JAZDA MOTOCYKLEM W TERENIE
(patrz str. 4)

Nr 7

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

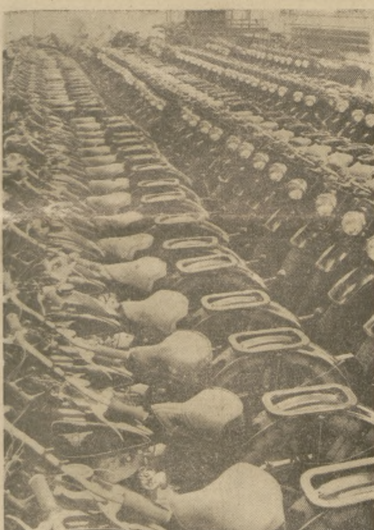
ROK DRUGI — Warszawa, 1 Maj 1949 — CENA 25 ZŁ

MOTORYZACJA WYKONAŁA CZYN 1-MAJOWY

NASZ WKŁAD W DZIEŁO UMOCNIENIA POKOJU
NASZA ODPOWIEDŹ PODŻEGACZOM WOJENNYM
TO WZMOŻONA PRODUKCJA ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH

PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY

zobowiązał się dostarczyć dla uczczenia międzynarodowego święta pracy:
100 samochodów ciężarowych STAR-20 (do dnia 22 lipca br.).
1 030 ciągników rolniczych URSUS (do 22 lipca br.).
30 motocykli SHL-125 ccm ponad plan (w pierwszym półroczu).



Wzmożony wysiłek całej klasy robotniczej jest odpowiedzią na awanturnicze wybryki anglosaskich imperialistów. Setki nowowyprodukowanych motocykli SHL i Sokół, to pokojowa praca polskiego robotnika i inżyniera.

Już niejednokrotnie pracownicy motoryzacji dowiedli, że stanowią nieodłączną część całej klasy robotniczej. Że potrafią na równi z robotnikiem z fabryk, hut i kopalń, z kolejarzem, pocztowcem i pracownikiem budowlanym dążyć ku lepszej przyszłości naszego kraju. Do pełnego rozwoju ekonomicznego i społecznego — ku socjalizmowi.

Ostatnio, gdy ze wszystkich stron napływały robotnicze meldunki o zwiększeniu wysiłków, nie brakło wśród nich zespołowych i indywidualnych zgłoszeń kierowców, mechaników i warsztatowców samochodowych. W uchwałach swoich zadeklarowali oni gotowość wykonania dodatkowych prac, chcąc w ten sposób, na równi z pozostałą częścią świata pracy, uczcić wielkie 1-majowe święto klasy robotniczej.

Jako jedne z pierwszych napłynęły rezolucje:

PRACOWNIKÓW WOJSKOWYCH ZAKŁADÓW MOTORYZACYJNYCH W ŁODZI

ZESPOŁU TRANSPORTOWEGO C P N Ekspozytury Okręgu Warszawskiego

ZAŁOGI EKSPOZYTURY „MOTOZBYTU" w Gdańsku - Oliwie.

ZAŁOGI KIELECKICH ZAKŁADÓW WYROBÓW METALOWYCH

KURSU KIEROWCÓW MOTORYZACYJNEGO OSRODKA „SŁUŻBA POLSCE" WE WROCŁAWIU

Dalsze uchwały o zadeklarowaniu i wykonaniu zobowiązań pierwszomajowych stale napływają.

Tak więc i my, na równi z pozostałą częścią klasy robotniczej, pracą uczciliśmy święto solidarności mas pracujących. Zryw nasz przyśpieszy rozwój polskiej motoryzacji, wzmocni siłę i potęgę kraju.

OSIĄGNIĘCIA PRZEMYSŁU NAFTOWEGO W ROKU UBIEGŁYM

Przemysł naftowy osiągnął w ub. roku duże postępy na wszystkich odcinkach swej pracy. Zwiększono znacznie produkcję ropy i gazoliny, rozszerzono zakres poszukiwań za nowymi złożami ropy i gazu, osiągnięto zwiększenie ilości przerobionej ropy naftowej oraz podniesienie jakości przetworów naftowych. Plan roczny przemysł naftowy wykonał według cen z 1937 roku w 127%. W najważniejszych działach produkcji osiągnięto następujące wyniki: gaz ziemny i propan — 111%, benzyna — 135%, nafta — 143%, olej gazowy — 160%, parafina — 120%, wydobycie ropy—108,5%, gazolina 118%, Rafinerie przerobiły do końca ub. roku 152% planowanej produkcji.

A. Ż.

Na drodze do normalizacji

KOMITET EKONOMICZNY RADY MINISTROW UCHWALA NOWY SYSTEM SZKOLENIA KIEROWCOW

W kwietniu zapadła jedna z najważniejszych uchwał, normująca podstawowe zagadnienie, jakim jest szkolenie i dopływ nowych kadr kierowców zawodowych dla potrzeb narodowej gospodarki.

Mianowicie Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, na wniosek Podkomitetu Motoryzacyjnego, uchwalił nowy system szkolenia kierowców. Uchwała według nowego systemu rozróżnia trzy kolejne etapy.

Pierwszy etap to 6-cio miesięczny kurs szkoleniowy w Ośrodkach Motoryzacyjnych PO „Służba Polsce". Ośrodki przyjmować będą młodzież w wieku 18 — 20 lat, pragnącą pracować w przyszłości w zawodzie kierowcy. Kończący kurs z wynikiem pomyślnym otrzymają prawa jazdy kategorii III-a.

W drugim etapie absolwent kursu otrzymuje stałą pracę jako pomocnik na samochodzie ciężarowym. Pracę gwarantuje mu uchwała i wszystkie przedsiębiorstwa transportowe będą miały obowiązek zatrudniania praktykantów-absolwentów SP. Wynagrodzenie wg stawek umowy zbiorowej ZZT; czas praktyki 12 — 18 miesięcy.

Trzeci etap to służba wojskowa w jednostkach samochodowych WP, do których będą powołani wszyscy absolwenci Ośrodków Motoryzacyjnych. W czasie służby doskonalić się będą kierowcy nadal w obranym przez siebie zawodzie.

Po zwolnieniu z wojska ustawa przewiduje dla zdemobilizowanych pierwszeństwo w otrzymaniu pracy w instytucjach państwowych i spółdzielczych. Jednocześnie na wniosek władz wojskowych, urzędy motoryzacyjne dokonują bez żadnych dodatkowych egzaminów (jak dotychczas) wymiany wojskowego prawa jazdy na prawo jazdy cywilne kat. II.

W ten sposób przeprowadzone wyszkolenie zapewni, unormowany potrzebami Państwa, dopływ wartościowego elementu zawodowego, cennego zarówno pod względem wykształcenia fachowego, jak i wyrobienia politycznego.

Motoryzacja na XXII TARGACH POZNANSKICH

Najmłodsza gałęź przemysłu polskiego przemysł motoryzacyjny wystąpił okazale na Międzynarodowych Targach Poznańskich. W myśl decyzji Komisariatu Rządu do spraw Wystaw i Targów -- Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt" wystawiła własny pawilon. Przy czym dla zachowania podziału branżowego, zgrupowany został, na zasadach wyłączności, cały asortyment towarów z dziedziny przemysłu motoryzacyjnego, stanowiący przedmiot handlu „Motozbytu". Znajdują się więc tam pierwsze ciężarówki produkcji polskiej „Star - 20", motocykle „SHL" i „Sokół", rowery, silniki spalinowe oraz części zamienne. Trzeba zaznaczyć, iż polska wytwórczość motoryzacyjna po raz pierwszy wystawia swój dorobek w oddzielnym pawilonie „Motozbytu".

Z producentów zagranicznych 5 państw wystawia na Targach eksponaty przemysłu motoryzacyjnego. Są to Związek Radziecki, Czechosłowacja, Francja, Radziecka Strefa Okupacyjna Niemiec, Anglia.

Stoiska ZSRR są niezwykle bogato wyposażone. Najnowocześniejsze samochody ciężarowe i osobowe wszelkich rodzajów i typów oraz motocykle przyciągają wzrok publiczności zwiedzającej Targi.

Również licznie reprezentowany jest przemysł bratniej Czechosłowacji. Dalej widzimy stoisko przemysłu angielskiego, reprezentowanego przez koncern Roota (tylko samochody). Francja pokazała swój sprzęt samochodowy od najmniejszego Renaulta do wielkiego autobusu Panhard. Strefa Radziecka Niemiec przedstawiła wyroby fabryki DKW (samochód sportowy F-8 i motocykl R-T-125).



Również motocykliści wzięli udział w tegorocznych pochodach 1-majowych. Po ustawieniu się trójkami, członkowie DKS—Łódź wyjeżdżają z terenu klubowego na miasto.

Niech żyje Odrodzone Wojsko Polskie — straż pokoju, niepodległości i zdobyczy Demokracji Ludowej!

Defilada Transportu

Tradycja pierwszomajowego święta nierozerwalnie łączy się z postawą, jaką zajmowali zawsze nasi transportowcy w latach sanacyjnego terroru. Nie było w przedwrześniowej Polsce ani jednego majowego pochodu, w którym nie brałaby udziału zwarta grupa kierowców i pracowników motoryzacji. Nie było pochodu, w którym nie polałaby się krew kierowców, walczących wraz z całą klasą robotniczą przeciw zdradzieckiej polityce sanacji, przeciw wyzyskowi kapitalistycznemu rodzimego i zagranicznego kapitału.

Upośledzenie naszego kraju i szerokich mas ludowych widział dobrze przedwojenny kierowca. Z praktyki życiowej znał panoszenie się zagranicznych kapitalistów, popieranych przez krajową burżuazję, strzeżonych przez bagnety policjantów Składkowskiego i „apolityczne" wojsko sanacyjne. Prowadził luksusowe wozy zagraniczne, kupowane za pieniądze pochodzące z wyzysku polskich robotników. Widział stagnację krajowego przemysłu, marnotrawstwo i egoizm sanacyjnych dostojników, których samochód obsługiwał. Przeciw wyzyskowi kapitalistycznemu i reżimowi sanacji występował zawsze kierowca polski, wierny i świadomy syn klasy robotniczej, maszerując w pochodzie 1-szomajowym.

Majowa tradycja polskich transportowców przetrwała niemiecki terror okupacyjny i stała się podstawą wspaniałego wysiłku kierowców w dwóch pierwszych latach „bitwy o transport". Doczekała się urzeczywistnienia pragnień, o które walczyli kierowcy w latach przedwrześniowych.

Potężny rozmach twórczych sił w budowie przemysłu, szerokie możliwości rozwoju motoryzacji, wysuwanej od razu na jedno z czołowych zagadnień budowy socjalizmu w Polsce, dodały kierowcom i pracownikom motoryzacji siły do dokonania gigantycznego dzieła uruchomienia transportu i zaspakajania, wielkich w okresie rozbudowy, potrzeb transportowych kraju.

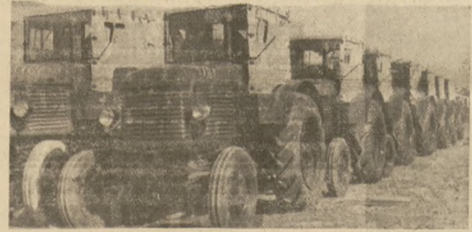
Każde święto pierwszo-majowe stawało się równocześnie dowodem rozrostu naszej motoryzacji, twórczych sił i opieki Ludowej Polski nad pracownikami transportu — stawało się dowodem szybkości marszu do socjalizmu. Dlatego tegoroczną defiladę w dniu pierwszego maja słusznie możemy nazwać również defiladą transportu. Od zeszłorocznego święta dokonała bowiem nasza motoryzacja potężnego kroku naprzód. Zakończona została bitwa o transport. Znikły w przeważającej większości „samochody upiory". W ramach wzrostu powszechnego dobrobytu ludzi pracy, znacznej poprawie, tak pod względem ułatwienia pracy, jak i poprawy warunków bytu, uległo położenie transportowców. Kierowcy, bojownicy o postęp i wolność, włączyli się w gigantyczny ruch klasy robotniczej — we współzawodnictwo pracy. Szerokie kadry przodowników-kierowców i racjonalizatorów wyróżniających się w akcji oszczędnościowej, zadokumentowało zapał z jakim transportowcy kładą swe cegiełki do budowy wspólnego gmachu szczęśliwej socjalistycznej Polski. Obecna defilada wskrzesza równocześnie wszystkie nasze piękne tradycje. Tradycje kierowcy-bojownika postępu, uświadomionego syna klasy robotniczej.

Tak jak przed wojną podstawą swą demonstrowaliśmy w dniu pierwszego maja wolę walki o sprawiedliwy lepszy ustrój, tak i dziś zademonstrowaliśmy naszą wolę walki z siłami imperializmu i neo-faszyzmu, narastającymi na kapitalistycznym Zachodzie. Jako szczerzy patrioci, którym droga jest sprawa bezpieczeństwa, suwerenności i niepodległości naszej ojczyzny, transportowcy jeszcze raz podkreślili swą wolę i gotowość do walki o utrzymanie pokoju, wbrew wszelkim poczynaniom podżegaczy wojennych. Ramię w ramię z całą klasą robotniczą, z biednymi i średniorolnymi chłopami pokazaliśmy już kapitalizmowi do jakich osiągnięć zdolny jest naród budujący socjalizm. Wraz z wojskiem polskim, naszymi kolegami - kierowcami wojskowymi, z którymi razem w jednym szeregu demonstrowaliśmy nasze uczucia, reprezentowaliśmy twórczą siłę narodu, który potrafi odeprzeć wszelkie ataki imperializmu.

Defilując na naszych nowych samochodach połączyliśmy się myślą z towarzyszami, kierowcami i masami pracującymi pierwszego państwa socjalistycznego na świecie, Związku Radzieckiego, który i dziś prowadzi masom ludowym całego świata w walce o pokój. Nie zapomnimy nigdy, że dzięki Związkowi Radzieckiemu mogliśmy swobodnie i radośnie obchodzić święto 1-szo majowe. Połączyliśmy się myślą z towarzyszami wolnych już od kapitalizmu, krajów Demokracji Ludowej.

Myśl nasza była również przy tych pracownikach transportu, którzy tego roku jeszcze obchodzili święto pierwszego maja w walce z siłami imperializmu i podżegaczami wojennymi własnych krajów. Wraz z nimi zadokumentowaliśmy przed całym światem, że siły pokoju, siły socjalizmu są tak wielkie, że żadne zakusy wojenne imperialistycznych podżegaczy nie potrafią wstrząsnąć pokojem, który jest dziś wolą i dążeniem całej postępowej ludzkości.

Nowe ciągniki ruszają w pole



Tak wyglądają zakupione ostatnio austriackie ciągniki „Steyer". Ze składów „Motozbytu" są one rozsyłane do wiejskich ośrodków maszynowych. M. in. województwo gdańskie otrzymało już 400 sztuk tych pojazdów.

ROKOWANIA ZAGRANICZNE

Motozbytu

Specjalne delegacje Motozbytu prowadzą obecnie za granicą szeroko zakrojone pertraktacje w sprawie dostaw sprzętu motoryzacyjnego dla Polski. I tak w Moskwie bawi dwuosobowa delegacja, która omawia szczegóły dostaw, w ramach zawartych z ZSRR umów handlowych. Chodzi tu o zakup traktorów, pługów traktorowych, samochodów ciężarowych i ogumienia, jak również części zamiennych do samochodów i ciągników.

W Paryżu przedstawiciele Motozbytu prowadzą rokowania dotyczące większych dostaw autobusów i części zamiennych do pojazdów mechanicznych francuskich znajdujących się w Polsce.

Równocześnie w Pradze dwóch reprezentantów pertraktuje z przemysłem samochodowym Czechosłowacji w sprawie dalszych zakupów samochodów osobowych, mtoocykli, części zamiennych i ogumienia.

A. Z.

Piękne wyniki eksportu CSR

W pierwszej połowie zeszłego roku CSR wyeksportowała do Szwajcarii za ok. 1 milion franków szwajc. motocykli swej produkcji.

W tym samym czasie dostarczyła Anglia do Szwajcarii swych motorów za 1 200 000 fr. szwajc. Jak z tego widzimy bliska jest chwila wyrównania się poziomu tych dostaw. Mamy nadzieję, iż CSR ma duże szanse, aby swój dowóz do Szwajcarii w 1949 roku podnieść i przekroczyć sumę miliona franków.

(Żym.).

CHCIAŁABY... ALE SIĘ BOI

Czy FRANCJA DOSTARCZY zamówione części?

Podstawą narodowej gospodarki Francji był zawsze i jest do dzisiaj eksport wyrobów przemysłu samochodowego. Ponad 80% produkcji samochodów eksportowanych jest za granicę. Wozy francuskie, oszczędne w eksploatacji, nowoczesne konstrukcyjnie, chętnie znajdowały odbiorców w szeregu krajów, między innymi również i w Polsce. Wszystko zatem zdawałoby się być w porządku, gdyby nie pewne ale. Tak było, aż do pełnego podporządkowania się rządu francuskiego amerykańskim kapitalistom w ramach „paktu atlantyckiego".

„Opiekuni" Francji posiadają bowiem przemysł samochodowy (w drapieżnych trustach typu General Motors), któremu niezbyt odpowiadał stale rozszerzający się eksport samochodów francuskich, bijących amerykańskie „buldożery" prostotą konstrukcji, ekonomicznością i solidnością wykonania. Do walki przeciw rosnącemu eksportowi kapitaliści amerykańscy wyciągnęli najgrubsze i najbrudniejsze kolubryny ze swego imperialistycznego magazynu. Poszły w ruch argumenty z arsenału „obrony zachodniej" cywilizacji i konieczności ograniczenia dostaw dla krajów demokracji ludowej, stanowiących najlepszy rynek zbytu dla samochodów francuskich. Argumentowanie poparły groźby i „posłuszny" rząd francuski ustąpił.

Trudno jednak przekonać robotników francuskich o konieczności zmniejszenia produkcji na amerykański rozkaz. Robotnicy bez tego mają już dosyć rządów pana Jules Mocha. Tak jak tonący chwyta się brzytwy, tak i rząd francuski znalazł się pomiędzy „gniewem dolarowym", a gniewem własnego narodu i począł szukać środków ratunku. I wymyślił! Eksport gotowych samochodów jest dozwolony („niech się robotnicy uspokoją, jesteśmy przecież gospodarczo samodzielni"). Zakazany jest natomiast eksport części wymiennych, ogumienia itp. Zezwolenie na tego rodzaju dostawy jest bardzo trudne do uzyskania i wymaga uprzedniego skontrolowania przez polityczne „atlantyckie szkiełko" któregoś z „doradców" amerykańskich.

Jasne jest dla każdego, że tego rodzaju ograniczenie równa się w praktyce potężnemu ograniczeniu produkcji, tak fabryk samochodowych, jak i przemysłu pomocniczego. Zaopatrywanie rynku w części i zespoły wymienne stanowi bowiem 60% produkcji danej fabryki oraz staje się koniecznym warunkiem rozprzestrzenienia danego typu samochodu.

Najklasyczniejszy przykład nowego „systemu eksportowego", podyktowanego Francji w imię własnych egoistyczno-imperialistycznych interesów przez Amerykę, mamy w dostawach części wymiennych i ogumienia do licznych u nas autobusów marki „Chausson".

Fabryka „Chaussonów" posiada na składzie szereg części, które chętnie by nam dostarczyła, gdyby właśnie nie to... ale. Chcąc rozwijać własną produkcję i pozbyć się części, które zalegają masowo magazyny, „samodzielna" fabryka Chaussona usiłuje uzyskać pozwolenie eksportowe. Co zrobić jednak, gdy strach przed dolarowym gniewem przeważa?... Części nadal leżą w magazynie fabrycznym, zmniejsza się produkcja i zarobek robotników, spada eksport samochodów, których bez części zamiennych nikt kupować nie chce. Panowie z General Motors zacierają zaś ręce.

— Jednego konkurenta mniej. Może nareszcie ktoś zechce kupować produkcję amerykańskiej „supertechniki".

WIZ.

Polska i Świat zza kierownicy

Ilość czynnych taksówek osobowych na terenie m. st. Warszawy wynosiła na dzień 10.4.br. 1077 Zarejestrowanych do tegoż dnia jest 1116, czyli nie znajduje się obecnie w ruchu z różnych przyczyn 39 taksówek. Warszawa posiada obecnie 22 czynne taksówki bagażowe

* * *

W miesiącu marcu br. wydano na terenie Warszawy na podstawie egzaminów następującą ilość praw jazdy: I — 0, II — 21, III — 112, IV — 0.

* * *

Drogą wymiany wydano w miesiącu marcu br. następującą ilość praw jazdy: I — 523, II — 433, III — 357, IV — 60. Ogółem do dnia 10.4.49 nowe prawa jazdy uzyskało 5.204 osoby zamieszkałe w Warszawie (AZ)

* * *

Pierwszy pociąg na kołach ogumionych ma w najbliższych dniach, rozpocząć stałą pracę na linii Paryż — Strassburg. Cały zestaw składa się z sześciu wagonów i lokomotywy z napędem ropnym. Szybkość maksymalna przekracza 100 km/godz. gdyż jak wykazała jazda próbna 507 km zostało przebytych w 5 godzin. (AZ).

* * *

Przeprowadzona przez Instytut Badań Motoryzacji, analiza szczegółowa tysiąca wypadków drogowych stwierdziła, iż w 97% przyczyną wypadku było naruszenie przepisów drogowych. Za najbezpieczniejszy pojazd uznano tramwaj, jako zbliżony do kolei żelaznej. Na drugim miejscu trolejbus, który będąc zasadniczo bezgłośnym, ale o dużym przyśpieszeniu może być już trochę niebezpieczny. Dalej w kolejności podano: autobus, samochód ciężarowy, samochód osobowy, motocykl i rower. Dane powyższe należy rozumieć jako odnoszące się do bezpieczeństwa pasażerów jadących w/w pojazdami. (AZ).

* * *

W roku 1945 fabryka Hofherr na Węgrzech przystąpiła do wyrobu traktorów rolniczych. Miesięcznie, pod koniec 1945 r. wypuszczono 8 sztuk. W roku 1946, po pewnych zmianach produkcyjnych, uzyskano wydajność miesięczną — 14 sztuk. W roku 1947 wypuszczono już 402 traktory. Zwiększanie produkcji postępuje tak szybko, iż zdolność wytwórcza — 150 sztuk miesięcznie, będzie w 1950 roku podwójona. Obecnie sposób produkcji przeszedł na system taśmowy. (AZ).

* * *

Znana firma włoska Isotta Fraschini, według dotychczasowych pogłosek przeniesie się aż do Brazylii. Potwierdzeniem tej „emigracyjnej koncepcji" jest fakt wysłania kilkunastu najlepszych inżynierów do Fabryka Nacional de Motores, celem przygotowania zakładów brazylijskich do masowej produkcji traktorów. W ten sposób plan Marshalla „pomaga" w rozwoju przemysłowym Italii. (AZ)

* * *

Fabryka lotnicza w Silvestone wykonała pierwszą serię wozów wyczynowych BOND—500. Mają one być wielką konkurencją dla znanych już wyścigówek Cooper—500, przewyższając je szybkością dochodzącą w/g zapewnień fabryki do 180 km/godz. (AZ)

* * *

Peugeot 203, według badań opinii publicznej Francji, okazał się najbardziej popularnym wozem. Sądzimy, iż oprócz 5-ciu wozów znajdujących się już w Warszawie, ujrzymy w najbliższym czasie większą ilość „Peugot 203" na drogach całej Polski. (AZ)

* * *

Italia będzie wyrabiać części zamienne samochodów pochodzących z akcji UNRRA, których w Europie jest ok. 60.000. (a)

* * *

Moskiewskie Zakłady Samochodowe wypuściły prototyp nowego ludowego samochodu w oparciu o starszy model Kim 10. Nowy pojazd ma czterocylindrowy silnik i osiąga szybkość 90 km/godz. Produkcja w wielkich seriach ma być rozpoczęta w roku 1950. (A)



Ruchomy punkt sprzedaży Centrali Rybnej to siedmiotonowy samochód ciężarowy.

REGULAMIN PŁAC KIEROWCÓW – A PRAKTYKA

Prosimy naszych Czytelników, kolegów kierowców, aby zechcieli wypowiedzieć się w listach do Redakcji na poruszoną poniżej kwestię płac i premiowania. Sprawę tę uważamy za bardzo pilną i obchodzącą żywo ogół kierowców. Oto opinia kol. Andrzeja Wapińskiego.

REDAKCJA

We wszystkich instytucjach podległych Ministerstwu Przemysłu i Handlu wprowadzono z dniem 1. stycznia nowy regulamin płac kierowców. Inne instytucje, nie związane z Ministerstwem, również ten sam regulamin wprowadziły, względnie wprowadzają.

O tym regulaminie słów kilka.

Jasno i zrozumiale potraktowano zaszeregowanie kierowców i personelu warsztatowego do odpowiednich grup. Wielkim osiągnięciem regulaminu jest unormowanie czasu pracy. Art. 4, punkt c, mówi „...w żadnym wypadku dzienna praca kierowcy nie może przekroczyć 12 godzin na dobę". Zupełnie słusznie: ile wypadków unikniemy przez ten króciutko sformułowany punkt. Zakładając, iż praca kierowcy zaczyna się o godzinie 7-ej rano, to w myśl regulaminu musi się ona skończyć o godzinie 19-ej. Czyli kierowca ma już zagwarantowany wypoczynek, który mu się słusznie należy. Jest w tym wszystkim jednak jedno „ale". Jak kierowca ma się zachować, jeżeli zachodzi „okoliczność", lub rzeczywista potrzeba wyjazdu po godzinie 19-tej. Za godziny przepracowane powyżej 12-tu regulamin nie przyznaje wynagrodzenia, co w tym wypadku nie jest najważniejsze. Ważną rzeczą jest, iż taki wyjazd pozbawia kierowcę wypoczynku, a kierowca nie chce zadrażniać stosunków i nic nie mówi.

Dalej regulamin nasz mówi, iż praca w godzinach nadliczbowych płatna jest ryczałtem w wysokości 25—60% wynagrodzenia zasadniczego bez dodatku wyrównawczego i lokalnego. To powinno być jeszcze poddane dyskusji, gdyż biorąc przykładowo, kierowca II-ej kategorii mający stawkę godzinową 55 zł, dodatek wyrównawczy 6,50, a dodatek stołeczny 2,10, za przepracowane 28 dni w miesiącu otrzymuje 13.738 zł. Zakładając, iż miał on jeszcze 64 godziny nadliczbowe, uzyskuje za nie 40% ryczałtu (od 216 godzin x 55 zł) czyli 4.752 zł, zarobek tego kierowcy wynosi bez premii 18.490 zł. Gdyby jednak godziny nadliczbowe płatne były normalnie, tj. 2 pierwsze 50%, a następne 100% wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym, to taki kierowca zarobiłby:

13 738
+ 6 106

Razem: 19.844

Może dałoby się coś zmienić!

Po omówieniu poborów zasadniczych regulamin przechodzi do omówienia premiowania.

Premii jest cały szereg, a pierwsza z nich to za oszczędność paliwa. Premia w zasadzie bardzo słuszna, daje na pewno gospodarce narodowej wielkie korzyści i zaoszczędza dewizy. Jednak uważam, iż premiowanie za „każdy zaoszczędzony litr paliwa i oleju silnikowego" nie jest słuszne. Za paliwo powinno się premiować, ale też w takich granicach, aby wyeliminować możliwość niszczenia taboru przez nieodpowiednie premiowanie.

Przykładowo: norma przewidziana przez Ministerstwo Komunikacji na samochód osobowy Fiat 1100 wynosi 11 litrów, a norma fabryczna 8 litrów na 100 km. Otóż uważam, iż kierowca powinien otrzymywać premię za zaoszczędzoną benzynę, jednak w granicach od 11—8 litrów. Poniżej normy fabrycznej kierowca premiowany być nie powinien, gdyż na tej oszczędności napewno ucierpiał silnik. Premii za każdy zaoszczędzony litr oleju silnikowego poniżej wyznaczonej normy nie powinno być w ogóle. Tego chyba nie trzeba tłumaczyć.

Następna premia, to „za oszczędność ogumienia". Każdy kierowca może wiele w tym kierunku uczynić. Twierdzę, że może on przedłużyć „życie opony" o 100% i za to powinien być premiowany. Jednak normy przebiegu podane w regulaminie są ujęte tak ogólnikowo, iż przy naszej różnorodności ogumienia nie można ich prawie nigdy zastosować.

Prosimy Min. Komunikacji ewent. „Motozbyt" o wydanie przepisów normujących wymagany przebieg opon używanych w kraju. To samo tyczy norm przebiegu międzyremontowego naszych wozów.

Dalej idzie premia „za przekroczenie normy przebiegu międzyremontowego". Przewiduje ona wypłacanie **tylko do 50% przekroczenia normy.** Czy to jest słuszne? Chevrolet-Fleetmaster ma normę 60 000 km przebiegu do naprawy głównej. Czyli kierowca przekraczający tę normę, będzie otrzymywał premię, jednak tylko do przebiegu 90 000 km. Za dalsze kilometry kierowca premii nie otrzyma. Ja twierdzę, że Chevrolet, którym jeździ dobry kierowca zrobi i 120 000 km.

Następnie mamy premię, którą wyrabia przeciętnie każdy kierowca. Jest ona „za ciągłość eksploatacji", czyli inaczej mówiąc, za podstawienie wozu do ruchu. Ci, którzy ten regulamin opracowywali, mieli w tym wypadku najlepsze napewno intencje. Jednak nie zastanowili się nad tym, że są uszkodzenia, które można usunąć, powiedzmy w ciągu jednego dnia, lub paru godzin, a jednak z powodu biurokracji panującej chociażby w „Motozbycie", gdzie zaopatrujemy się w części wymienne, wóz nasz stoi dwa tygodnie, czekając dajmy na to, na dostawę palca do rozdzielacza, a kierowca przez cały ten czas pozbawiony jest premii. Tu też należy coś zmienić!

Dwa dni w miesiącu, w ciągu którego kierowca wozu nie podstawia, gdyż są one przeznaczone na okresowy przegląd i smarowanie, również nie powinny i nie mogą przerywać ciągłości gotowości wozu do eksploatacji.

Tyle, o ile chodzi o regulamin dla kierowców.

Następnym razem słów kilka o płacy personelu warsztatowego i pracowników mających bezpośredni wpływ na eksploatację pojazdów mechanicznych.

Andrzej Wapiński
kierowca i referent transp

BYDGOSZCZ DOKSZTAŁCA SWYCH KIEROWCÓW

Staraniem tut. Zarządu ZZT, Oddział Automobilistów, a zwłaszcza z inicjatywy kierownika kursów ob. Wegenki, uruchomiono dokształcające wykłady dla zawodowych kierowców samochodowych. Kurs ten, pierwszy na terenie Bydgoszczy, cieszył się dużym powodzeniem i zainteresowaniem wśród miejscowych samochodziarzy, którzy pomimo nieraz starszego wieku przykładnie uczęszczali na wykłady.

Program wykładów był następujący:

Przepisy o ruchu drogowym, budowa i obsługa samochodów, budowa i obsługa silników wysokoprężnych, pompki wtryskowe różnych typów i instalacje samochodowe.

Wykłady prowadzone były wzorowo, mając do dyspozycji starych specjalistów z „branży samochodowej", m. in. z elektrotechniki samochodowej kurs prowadził długoletni fachowiec Stanisław Tomaszewski (popularny w Bydgoszczy „Tomek").

Po ukończeniu kursów nastąpiło uroczyste rozdanie dyplomów, na którym zabrał głos przewodnizcący Okręgu ZZT, ob. Dreziński, podkreślając znaczenie stałego dokształcania się wśród kierowców. Przemawiali również i inni działacze tut. Oddziału Automobilistów ob. ob. Wegenko, Stempniak, Tomaszewski, oraz korespondent „Za Kierownicą", ob. Nelkowski Leon, składając gratulacje 60 kierowcom, którzy ukończyli kurs i otrzymali dyplomy.

(Nel.).



Słuchacze I Kursu dla zawodowych kierowców w Bydgoszczy. Od prawej siedzą: wykładowca i korespondent naszego pisma — Leon Nelkowski, wykładowca— St. Tomaszewski, przewodniczący Okręgu ZZT — Dereziński, kierownik i inicjator kursu — Wegenka, z-ca przewodniczącego Oddziału Automobilistów przy ZZT — Stempniak.

1 Maja świętem pracy świętem transportowców

GRUDZIĄDZKA SZKOŁA KIEROWCÓW



Dobrą opinią cieszy się na terenie Grudziądza Szkoła Kierowców przy ZZT. Przeszkolono już 260 kierowców. O wysokim poziomie szkoły świadczy fakt, że 248 kierowców zdało końcowe egzaminy z wynikiem pomyślnym. (Nel)



Miła i sympatyczna konduktorka PKS, Henryka Banasiewicz, cieszy się wśród koleżanek i przełożonych opinią dobrej pracowniczki. Nie wątpimy w to, jeżeli w swym trudnym zawodzie potrafiła przepracować już przeszło trzy lata.

Należę do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — oświadcza — i świadoma swoich obowiązków dokładam wszelkich starań, aby sumiennie wykonywać moją pracę.

NORMY ZUZYCIA PALIWA

Podajemy normy zużycia paliw i smarów, zatwierdzone przez Ministerstwo Skarbu, Okólnikiem z dnia 11 lutego 1948 r.

Pierwszy rozdział obejmuje normy ogólne i podaje poprawki w zależności od warunków eksploatacji.

Następne normy podawać będą zużycie paliwa przez wozy typowe i bardziej u nas rozpowszechnione dla samochodów osobowych i ciężarowych.

Przybliżone normy zużycia paliwa w zależności od pojemności skokowej silnika.

Pojemność skokowa silnika w ccm.	Zużycie paliwa w 2/100 km
500	6
1.000	10
1.500	12
2.000	14
2.500	16
3.000	18
3.500	20
4.000	22
4.500	24
5.000	26
5.500	28
6.000	30

Uwaga.

dla samochodów ciężarowych zwiększyć zużycie o 25%
dla samochodów terenowych o 40%
dla silników dwusuwowych o 75%

Poprawki norm paliwa w zależności od warunków eksploatacji	Zwiększenie normy w % %
1. przy szkoleniu kierowców	5
2. w zimie	5
3. w zimie przy dużych opadach	10
4. w górach	10
5. jazda terenowa i po bardzo złych drogach	10
6. jazda w dużych miastach	
7. jazda po remoncie głównym (1-sze 500 km)	10
8. jazda z przyczepą pustą lub obciążoną mniej niż 40% nośności samochodu na 1-o osiową przyczepę	5
9. jazda jak wyżej, na każdą przyczepę dwu osiową	3
10. jazda z obciążeniem nie mniejszym niż 40% nośności samochodu (na przyczepie)	5
a) na każdą tonę na przyczepie dla samochodu o nośności do 3/4 t.	13
b) na każdą tonę na przyczepie samochodu o nośności powyżej 3/4 t. — 1,5 t.	12
c) powyżej 1.5 — 3 t.	9
d) powyżej 3 — 7 t.	7
e) powyżej 7 t.	5

Uwaga! Na autostradzie zmniejszenie normy o 10%

ZUŻYCIE OLEJU I SMARÓW.

Oleju silnikowego zużywamy 5% wagowo do zużytego paliwa w kg.

Oleju dyferencjałowego 0,5% w stosunku do zużytego paliwa w kg.

SMARY GĘSTE.

Dla osobowych samochodów 100 gr. na 100 km jazdy.

Dla ciężarowych samochodów do 3 t. 150 gram na 100 km jazdy.

Dla ciężarowych samochodów powyżej 3 t. 200 gr. na 100 km.

Normy zużycia paliwa dla samochodów osobowych.

Marka	Model (typ)	Normy zużycia w 1/100 km
Chevrolet	Fleetmaster	16
Citroen	11-L	12
Fiat (Simca 8)	1100	10
Ford	V 8	18
Mercedes-Benz	170 V	12
Mercedes-Benz	230	16
Opel	Olimpia	12
Willys		15
Fiat	1100-L	11
Fiat	1100	10
Skoda	Tudor	10
Motocykl BMW	350 cm³	4,5

NORMY WEWNĄTRZ GARAZOWE

1. **Zużycie dzienne paliwa na samochód osobowy od 0,2 do 0,3 l.**
2. **Zużycie dzienne paliwa na samochód ciężarowy do 1,5 tony 0,3 l.**
3. **Zużycie dzienne paliwa na samochód ciężarowy ponad 1.5 tony 0,7 — 1 l.**

ŁADOWANIE SAMOCHODÓW

materiałem wojennym

Podczas letnich ćwiczeń oczekuje nas wzmożony wysiłek przewozowy. Od szybkości działania transportu zależeć będzie powodzenie kolegów z innych broni, a więc i wynik, jaki w rezultacie nasza jednostka otrzyma w chwili zakończenia ćwiczeń.

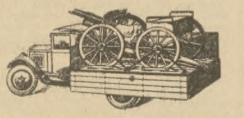
O sprawnym wykonaniu przewozu decyduje nie tylko stan techniczny samochodu, lecz również sposób, w jaki matreia'y, które mamy przewieźć, zostały załadowane. Szczególnie zaś ważną staje się umiejętność dobrego i szybkiego załadowania w wypadku dokonania pilnego przewozu.

Rozróżniamy dwa zasadnicze typy przewozów. Przewóz ludzi i przewóz materiału wojennego. Jeśli chodzi o przewóz ludzi, podstawowym obowiązkiem kierowcy jest uwaga na nieprzeciążenie samochodu. Normy nośności, ilości ludzi na samochodzie i w kabinie kierowcy oraz siły pociągowej na haku zawiera poniższa tabela.

Znacznie więcej trudności przedstawia załadowanie samochodu materiałem wojennym. Mimo iż samo ładowanie w większości wypadków nie jest obowiązkiem kierowcy, kierowca winien cały czas być obecny w czasie załadunku, pilnować sposobu i szybkości ładowania, zabezpieczenia ładunku przed wstrząsami i przesunięciami w czasie jazdy, równomiernego rozłożenia ciężaru oraz niedopuszczenia do przeciążenia wozu. Na wagę ładunku muszą szczególną uwagę zwracać kierowcy jeżdżący na samochodach jeszcze niedotartych. Jakiekolwiek bowiem, nawet małe przeciążenie samochodu, może spowodować poważne uszkodzenie techniczne.

Przewożone ładunki, ulegające zniszczeniu pod wpływem opadów atmosferycznych, lub też wymagające utrzymania tajemnicy wojskowej powinno się zakryć brezentem. Skrzynie z amunicją należy w samochodzie skrzyni samochodu oraz ludzi poza wyznaczonym konwojem. Na samochodach przeznaczonych do przewożenia materiałów pędnych rury wydechowe powinno się wyprowadzić ku przodowi. Wszystkie pojazdy powinno się wyposażyć w gaśnice i sprzęt saperski. Samochody przeznaczone do przewożenia materiałów pędnych w bańkach należy zaopatrzyć w specjalnie przystosowane do tego przegrody. Samochody przewożące materiały pędne w beczkach nie

Marka samochodu	Nośność	Ilość ludzi	Siła pociągowa na haku holowniczym	Uwagi
„GAZ-AA" „GAZ-AAA"	1,5	t 16	–	W kabinie wszystkich samochodów poza kierowcą mieści się jedna osoba.
„Chevrolet"	2,0	t 12/20	–	
„Ford-6"	1,5	t 12/20	–	
„ZIS-5"	2,5/3	t 25	–	
„Studebaker"	2,5	t 16/24	3500 kg	
„Dodge 3/4"	750	kg 8/10	2000 kg	
„Willys"	250	kg 4	500 kg	
„Gaz-67"	450	kg 4	1200 kg	



Tak zabezpieczamy działo polowe na samochodzie.

wymagają żadnych urządzeń, jednak beczki należy bardzo starannie umocować. Jeśli na jednym samochodzie przewozi się materiały pędne różnych gatunków, na każdej beczce winno się umieścić napis określający jej zawartość.

Przed załadowaniem paliwa należy sprawdzić jego ilość w beczce i szczelność zamknięcia. W lecie nie należy napełniać naczynia całkowicie. Beczki na samochodach ustawia się korkami do góry. Podczas załadowania produktów żywnościowych należy przedsięwziąć odpowiednie kroki celem zabezpieczenia ich przed zniszczeniem, należy również brać pod uwagę ich właściwości szczególne. Na przykład: soli nie należy stawiać obok cukru, herbaty razem z pieprzem i liśćmi bobkowymi, mąki i wyrobów mącznych z mięsem, rybą i świeżymi owocami.

Ze znacznie większymi trudnościami zetkniemy się przy załadunku dział, małych czołgów-tankietek bądź samochodów rozpoznawczych oraz koni. Przy przewożeniu dział, biedek i wozów taborowych musimy zawczasu pomyśleć o przygotowaniu dostatecznej ilości podpórek pod koła oraz zapotrzebować u dowódcy odpowiednią ilość łańcuchów. Załadowanie może odbywać się tylko za pomocą tzw. appareli, czyli wykopów, w które wjeżdżamy tyłem, tak by tylna ścianka nadwozia dotykała ściany wykopu. Na podłodze nadwozia umieszczamy ponadto, w rozstawie równym rozstawowi kół działa, deski wzmacniające.

Działo ładujemy lufą w przód, tak by koła wparły się na podpórkach, po czym mocujemy je łańcuchami. Po załadowaniu działa wciąga się z kolei przodek. Szczególną uwagę należy zwrócić na umocowanie działa, przy jeździe pod górę lub większych nierównościach terenowych rozluźnienie łańcuchów grozi katastrofą.

Załadowanie wozów fabrycznych i biedek dokonuje się w ten sam sposób z tym jedynie, że zamiast desek wzmacniających podkłada się kliny.

Przy ładowaniu koni wprowadzamy najpierw konie spokojne. Najlepiej jest ustawiać razem konie przyzwyczajone do siebie. Koniom płochliwym należy przed załadowaniem zarzucić na łeb worek lub płaszcz i



Konie w czasie przewozu muszą znajdować się pod opieką jednego żołnierza.

dopiero wówczas je wprowadzić. Przy ładowaniu nocnym konie boją się wchodzić do ciemnego wnętrza. Należy zatem wnętrze oświetlić latarnią, uważając jednocześnie na konieczność zaciemnienia. W tym celu musimy zwrócić uwagę na szczelne przymocowanie brezentu po bokach. Przy wyładunku pierwsze konie wyprowadzamy tyłem, następne zaś, o ile są płochliwe, możemy wyprowadzać po uprzednim obróceniu w prawo lub lewo przodem.

Dalszym naszym obowiązkiem jest pilnowanie bezpieczeństwa przewożonych żołnierzy. Kierowca samochodu nie może dopuścić, aby żołnierze siedzieli w czasie jazdy na błotnikach, stali na stopniach itp. Może to bowiem w czasie jazdy, a szczególnie w terenie, łatwo spowodować wypadek zakończony nawet śmiercią.

ciasno ułożyć i starannie umocować celem zabezpieczenia przed wypadnięciem, obsunięciem i zderzeniem podczas jazdy. Naboje i pociski artyleryjskie należy bezwzględnie układać w poprzek samochodu.

Na samochody załadowane amunicją nie wolno zabierać dodatkowej ilości paliwa umieszczanego zwykle w

JAZDA MOTOCYKLEM W TERENIE

(Ciąg dalszy)

ORIENTACJA W TERENIE

O le na autostradzie wzrok nasz jest skierowany po linii trasy jazdy na kilkanaście metrów przed motocyklem, a na szosie zwykłej odległość ta zmniejsza się proporcjonalnie do stanu nawierzchni i szybkości, o tyle w terenie wzrok jest skierowany na odległość około 3 do 5 metrów przed motocyklem. Nie znaczy to jednak, by poza tym punktem, a raczej poza tą linią motocyklista nic nie widział. Przeciwnie, motocyklista rozpoznając nawierzchnię po linii jazdy, musi widzieć również i otoczenie. O ile jednak na szosie to rozpoznanie otoczenia jest potrzebne głównie za względu na ominięcie przeszkód i pojazdów, o tyle dla motocyklisty w terenie to rozpoznanie otoczenia jest niepotrzebne. W terenie nie obowiązuje bowiem zasada jazdy wyłącznie środkiem, czy prawą stroną drogi, a motocyklista jest zmuszony do bardzo bystrej obserwacji i bardzo szybkiej decyzji w wyborze pasma drogi, po którym będzie mógł najłatwiej i najszybciej przejechać dany odcinek. W rezultacie motocyklista jadąc np. po szerokim trakcie zmuszony jest do ustawicznego lawirowania i przejeżdżania z jednej strony na drugą, a nawet nierzadko do objeżdżania samej drogi, jeśli jest ona zbyt trudna (grząski piasek, woda, błoto, koleiny).

Oczywiście, że będziemy zawsze wybierali wydeptane ścieżki, miejsca zarośnięte trawą itp., możliwie twarde, równe i suche. Przejechanie jednak z jednej strony traktu polnego na drugą, dla osiągnięcia lepszego gruntu, połączone będzie nieraz z pewnymi niedogodnościami, jak przebrnięcie głębokich kolein, błota, czy grząskiego piachu i dlatego motocyklista w terenie ma co chwila do rozstrzygnięcia trudne problemy w rodzaju: czy opłaci się przejechać na drugą stronę, czy też nie, czy objechać na przełaj cięższy kawałek drogi, czy „pruć" prosto dalej. Przy rozstrzyganiu takich „łamigłówek" trzeba oczywista sięgać wzrokiem znacznie dalej niż na 5 metrów w prostym kierunku przed motocyklem ,gdy jedziemy i pasmo lepszego terenu, na który chcielibyśmy przejechać, zależy nasza decyzja. Oczywiście, że decyzja taka jeśli ma być skuteczna musi być trafna i dostatecznie szybka.

Jeśli sobie uprzytomnimy, że przy tym wszystkim nie możemy zapominać o silniku, biegach, regulacji przyspieszenia itd., a nieraz nie możemy zmniejszyć szybkości, by ugrzeznąć w piachu, to dopiero zrozumiemy jak trudna, lecz jednocześnie wyrabiająca spostrzegawczość jest jazda w terenie.

JAZDA W LESIE

Liczyć się tu musimy z częstą śliskością dróg leśnych którą powoduje albo suche igliwie, albo w miejscach wilgotnych — zielona trawa mech itp.

W całej pełni ma tu zastosowanie metoda balansowania ciałem albo neutralizowania przechyłów pojazdu oraz lekkiego ślizgania się kół. Przy napotkaniu wystających korzeni winniśmy się wyżej unieść na podnóżkach, ściskając jednocześnie kolanami zbiornik i resorując nasz kadłub zwieszony elastycznie w przegubach kolanowych Chronimy się w ten sposób od wstrząsów oraz ułatwiamy motocyklowi posiadającemu przeważnie niezresorowane koło tylne, które może łatwiej skoczyć na przeszkodzie. Możemy śmiało w ten sposób przejeżdżać przez spore nawet korzenie, lub progi terenowe jeśli będziemy pamiętali, żeby kierownicę trzymać mocno i prosto w momencie podskoku. Gdy zaś po nabyciu wprfawy będziemy brali podobne przeszkody w większym tempie, trzeba będzie po oderwaniu się tylnego koła od ziemi przymknąć gaz, by w powietrzu nie nabrało zbyt dużych obrotów, co przy zetknięciu z ziemią spowodować może zarzucenie, a w każdym razie szarpnięcie łańcucha i układu przekładniowego.

Zresztą będziemy unikali wszelkich wstrząsów i przeszkód, wybierając jak najlepsze pasmo dla naszych kół i lawirując stale pojazdem, w myśl wspomnianej poprzednio podstawowej zasady.

JAZDA PO PIASKU

Na kilka metrów przed wjechaniem w piasek musimy włączyć niższy bieg, dodając gazu (pamiętając o znacznym oporze, jaki piasek stawia). Jeśli to jest możliwe, w piasek należy wjechać z rozpędem na dość dużych obrotach, których nie należy zmniejszać. Odwaga, pewność siebie przy jeździe w terenie w ogóle, a w piasku w szczególności, to czynniki niezmiernie ważne. W piasku winniśmy zachować możliwie stale linie prostą i dlatego wjeżdżając w piasek od razu należy wyznaczyć tę linię na dalszy dystans, choćby ona miała przeciąć niezbyt głębokie koleiny lub nierówności; linię tę należy zachowywać ciągle zbaczając z niej bardzo łagodnymi łukami. Musimy usiąść twardo na siodełku i zająć pozycję bardzo statyczną i prostą, gdyż na grząskim piachu balansowanie ciałem niewiele pomaga. Kierownicę musimy trzymać dość lekko, bardzo elastycznie i idealnie prosto, przyciskając łokcie do siebie (do środka). Najmniejszy skręt kierownicy lub zachwianie równowagi powoduje silne zarzucenie tylnego koła, co nieuchronnie prowadzi do zatoczenia się maszyny; zatoczeniu temu prawie niczym nie możemy zapobiec, wskutek czego zmuszeni jesteśmy opuścić jedną lub obie nogi na ziemię, przy czym tracimy szybkość i zwykle grzęźniemy w piachu, z którego ruszyć jest dość ciężko. Szybkość zaś i większe obroty silnika, ułatwiają utrzymanie równowagi. Zdaniem moim amortyzator kierownicy winien być na piasku całkowicie rozkręcony, choć spotykałem się ze zdaniem przeciwnym, według mnie niesłusznym.

Można powiedzieć, że w piasku albo jeździ się dobrze i szybko, albo wcale. Wymaga to pewnego psychicznego przezwyciężenia się.

Ponieważ w piasku balansowanie ciałem jest niewskazane, przeto nieraz zastępujemy je wysunięciem nogi w bok. Czasem, w razie nierównego piasku, możemy znakomicie balansować obiema nogami, zrezygnowawszy z trzymania ich na podnóżkach (wówczas kadłub trzymamy całym swym ciężarem na siodle, nogi zaś wyciągamy ku przodowi i balansujemy nimi, jak idący po linie — rękami). Sposób ten stosuje się często z dobrym skutkiem, szczególnie, jak zaznaczyłem, w piasku grząskim, nierównym lub koleistym. Nie należy jednak nigdy trzymać nóg wyciągniętych ku tyłowi lub — co gorzej — wlec ich po piachu.

JAZDA PO BŁOCIE

Jazda po błotnistej drodze bocznej, zwłaszcza jeśli jest ona o podłożu gliniastym, wymaga znacznego opanowania pojazdu. Odwrotnie jak do piasku, w błoto musimy wjeżdżać bez rozpędu; raczej całkiem wolno i na małych obrotach silnika, trzymając stały gaz i unikać choćby mimowolnego raptownego dodawania gazu, co powoduje natychmiastowe zarzucenie, aż do obrócenia motocykla o 90° lub 180°. Musimy tu szczególnie panować nad, trudną do przezwyciężenia, chęcią opuszczenia nóg i wleczenia ich po błocie. Pamiętajmy, że z chwilą, gdy temu ulegniemy, nasze siły fizyczne wkrótce się wyczerpią niepotrzebnie.

Szybkość należy zwiększyć stopniowo, bardzo delikatnie dodając gazu. Kierownicę trzeba trzymać elastycznie, raczej lekko, tylko palcami, poddając łokcie ku środkowi maszyny. Amortyzator kierownicy winien być całkowicie rozkręcony. Wyprostowania motocykla dokonujemy precyzyjnymi skrętami kierownicy i delikatnym balansowaniem.

WZNIESIENIA.

Krótkie wzniesienie bierzemy z rozpędu, włączywszy zawczasu niższy bieg i trzymając silnik na wyższych obrotach dla zachowania rezerwy siły.

Przy pokonywaniu dłuższych i stromych wzniesień wyzyskujemy początkowo rozpęd, jak wyżej, gdy zaś rozpędu zabraknie, nie dodajemy gazu do końca na tym samym biegu, tylko przełączamy na niższy (przeważnie 1), starając się nie tracić obrotów; przy tym pamiętać należy, że największym błędem jest dawanie więcej niż 1/3 lub 1/2 gazu. Gdy obroty maleją przymykamy powietrze i cofamy przyśpieszenie, a gdy i to nie wystarcza, musimy operować dźwignią sprzęgła zmniejszając przekładnię przez ślizganie się sprzęgła.

Gdy cały wjazd jest śliski, rozpędu wyzyskiwać nie możemy; od początku wjeżdżamy na 1 biegu i równych obrotach, unikając zrywu, możliwie nie wysprzęgając i nie zatrzymując się.

Z ośrodków motorowych SP

Bydgoszcz

W wojewódzkim Ośrodku PW-Motorowym w Bydgoszczy odbyło się uroczyste wręczenie dyplomów i zaświadczeń ukończenia kursu kierowców „Służba Polsce". Kurs rozpoczęto 16. 8. 1948 r. z 126 kandydatami, z tego do zakończenia przetrwało 105 junaków.

Na wstępie Komendant kursu, por. Drybała, odczytał Rozkazy Wojewódzkiej Kadry PO „SP" Bydgoszcz o awansowanie junaków za należyte wyrobienie obywatelskie oraz sumienną i wydajną pracę. Wyróżniono 3 najlepszych junaków; są to: Daron Czesław, Kowalski Alfons i Sosenko Witold. Otrzymali oni upominki w postaci pięknych książek.



Następnie Komendant Wojewódzki „SP", płk Winiarski, wręczył junakom dyplomy i życzył powodzenia w pracy. Po wręczeniu dyplomów Kwatermistrz Komendy Wojewódzkiej, por. Januszewski, poprosił wszystkich do świetlicy na wspólną kolację. W czasie posiłku przygrywał własny zespół muzyczny. W międzyczasie przemawiał inż. Kochański, wykładowca techniki samochodowej. W swym przemówieniu zaznaczył, iż „SP" jest organizacją, która uczy i wyrabia prawdziwie obywatelską postawę junaków.

Na zakończenie Komendant Wojewódzki „SP", płk Winiarski, podziękował inż. Kochańskiemu za dobre szkolenie kursantów, a następnie podziękował Komisji Egzaminacyjnej Urzędu Motoryzacji: insp. Nogajowi i insp. Klausowi, jak również wszystkim, którzy wzięli udział w zakończeniu I. kursu kierowców, za pracę włożoną w podniesienie poziomu odbytego kursu.

Leon Nelkowski

Białystok

Ośrodek motorowy SP w Białymstoku ukończył I-szy turnus szkoleniowy. Pięciomiesięczny kurs zakończyło 101 junaków, otrzymując po złożeniu egzaminu prawo jazdy Kat. III A.

Wysoki poziom wyszkolenia zawdzięczają junacy wytężonej pracy Komendanta Ośrodka, ppłk Wójcickiego oraz kadry instruktorskiej. Od ukończenia kursu już 12-tu nowych kierowców znalazło posady, na których wywiązują się z obowiązków bez zarzutu.

Białostockie SP może być dumne ze swych pierwszych junaków-kierowców. **(Wasz.)**

Kielce

Wojewódzki Ośrodek SP. w Kielcach uruchomił II-gi kurs kierowców samochodowych. Uczniami kursu jest 112 junaków SP., rekrutujących się z młodzieży robotniczej i chłopskiej, studiującej poza kursem kierowców w szkołach przemysłowych i pracującej w zakładach przemysłowych.

Kurs obejmuje zajęcia teoretyczne, praktyczne, oraz jazdę terenową i potrwa 6 miesięcy.

Po ukończeniu kursu i zdaniu przepisowych egzaminów młodzi kierowcy zasilą szeregi polskich transportowców.

L. S.

Jesteśmy przygotowani do przeglądu generalnego



Zaszczytnie wyróżniony za oszczędność paliwa został kan. Szymański Leonard. Dziś stawiają go przełożeni za wzór dla innych kierowców. Kan. Szymańskiemu w jego osiągnięciach pomogła praktyka w warsztacie samochodowym — teraz wie jak postępować z silnikiem, aby mieć z niego pociechę.

Niecodzienne ożywienie panowało w dniu 12 kwietnia w garwolińskiej jednostce artyleryjskiej. W dniu tym bowiem odbyć się miało zebranie kierowców jednostki zorganizowane przez aktyw ZMP.

Na zebranie przybyli wszyscy jak jeden mąż. Niemałe bowiem sprawy miały być przedyskutowane: defilada pierwszomajowa i przegląd generalny.

Jako pierwszy przemówił wzorowy kierowca bomb. Łuczak Feliks dając wyraz radości samochodziarzy z możliwości wzięcia udziału w pochodzie w dniu wielkiego święta wszystkich pracujących. Głos z kolei zabrał kpt. Laden, z-ca d-cy jednostki do spraw technicznych, zapoznając kierowców z pracami jakie należy wykonać, aby jednostka nie tylko godnie wystąpiła na pierwszomajowej defiladzie, lecz również zajęła jedno z pierwszych miejsc w Przeglądzie Generalnym.



Wszyscy wiedzą, że bez bomb Galińskiego żadna poważna praca nie może się udać. Jest on obwiem spawaczem w warsztacie samochodowym. Przed przeglądem miał pełne ręce roboty, ale zato teraz może sobie odpocząć.

Na apel kpt. Ladena dyspozytor jednostki bomb. Remlajn podał projekt, ażeby wszyscy kierowcy i mechanicy jednostki zobowiązali się doprowadzić samochody do 100% gotowości technicznej do dnia 25 kwietnia. Po projekcie bomb. Remlajna wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos kierowcy i mechanicy: kan. Kamela, bomb. Galiński, plut. Mazurkiewicz i inni, wymieniając poszczególne prace, które należy wykonać. Szereg kierowców i mechaników podjęło zobowiązania indywidualne, kan. Giemza zobowiązał się wykonać dla wszystkich samochodów bańki na benzynę i oliwę, kierowca samochodu gospodarczego kan. Szymański zaoszczędzić do dnia 1 maja 20 kg benzyny.

Ppor. Starec, oficer samochodowy jednostki, opracował plan prac przygotowawczych. Wszystkie samochody jednostki ustawiono na placu alarmowym po czym brygada mechaników z plut. zaw. Mazurkiewiczem na czele pod kierownictwem kpt. Ladena określała jakie prace przy którym samochodzie należy wykonać.

W pierwszym rzędzie przystąpiono do prac nad naprawą nadwozi. Liczne bowiem samochody brały udział w walkach z banderowcami, trzeba więc było usunąć ślady faszystowskich kul w szoferkach i skrzyniach wyprostować wygięte błotniki, zbadać stan ramy. Nic więc dziwnego, że ośrodkiem zainteresowania wszystkich kierowców stał się spawacz jednostki bomb. Galiński Roman. Jeszcze nigdy nie miał tylu pomocników w przenoszeniu aparatu spawalniczego, wołających: „Romek u mnie tylko jedną rysę podszwejsujesz". Nie pomogły jednak żadne „przekupywania" bomb. Galiński solidnie przemaszerował wraz ze swym aparatem od wozu do wozu naprawiając nie tylko drobne „rysy" ale również zaglądając i do ramy, noszącej gdzieniegdzie ślady karpackich gór.

Niemniejszą pracę do wykonania mieli również stolarze. Kilka nadwozi trzeba było niemal że całkowicie wymienić. Nie na darmo jednak mówi przysłowie, że samochodziarz wszystko potrafi. Wspólnymi siłami pod nadzorem kan. Giemzy, blacharza jednostki, a zarazem stolarza z „powołania", jak twierdzą koledzy, wykonano prace naprawcze skrzyń. W międzyczasie plut. zaw. Mazurkiewicz wraz z podległymi mu specjalistami kan. Zającem, Majewskim i Galińskim przygotowali się na przyjęcie „wizyty" samochodów przybywających dla dokonania przeglądu Nr 2. Do pomocy warsztatowcom stanęli wzorowi kierowcy, kan. Sobczyk Henryk, prymus odbytego niedawno kursu kierowców, aktywista ZMP, kan. Szymański Leonard mechanik jeszcze z cywila, kan. Marciniak Zdzisław, ślusarz samochodowy z zawodu oraz kanonier Kamela Tadeusz. W powiększonym „ochotnikami" zespole praca poszła szybko i składnie. Samochody podawano sobie z rąk do rąk systemem „taśmowym" jak żartował plut. Mazurkiewicz.

Podczas, gdy mechanicy z plut. Mazurkiewiczem dokonywali przeglądu silnika i układu przeniesienia do szefa bazy ładowania akumulatorów, bomb. Majewskiego kierowcy znosili akumulatory. Bomb. Majewski starannie badał poziom i gęstość elektrolitu. Wszystkie samochody zapalają na rozruszniki — to pierwszomajowy czyn bomb. Majewskiego.

Prace zakończyła ostateczna „tualeta" samochodowa: lakierowanie uszkodzonych części nadwozia i skrzyni.

25 kwietnia zgodnie z powziętym na zebraniu ZMP postanowieniem wszystkie samochody jednostki odświeżone, w 100% technicznie sprawne stanęli do próbnej defilady. Doczepiający działa artylerzyści nie mogli się nadziwić, że ich „stare konie" mogły w przeciągu krótkiego czasu tak odmłodnieć i wyprzystojnieć. Wynik próby dowiódł zaś, że samochody zostały przygotowane nie tylko szybko ale i dokładnie. Praca samochodziarzy znalazła uznanie u wszystkich żołnierzy i oficerów jednostki potwierdzone rozkazem dowódcy.

kan. Jezierski





Kanonierzy Kamela Tadeusz (po prawej) i Guderian Stanisław to wzorowi samochodziarze, którzy uzupełniają się jak gdyby swymi wiadomościami. Kan. Kamela jak to odrazu widać jest mechanikiem dywizjonu: wsadził głowę pod maskę Sztudra, ale nie napróżno — bo już po chwili silnik uzyskał właściwe obroty. Natomiast kan. Kamela jest kierowcą, którego chwalą przełożeni za dobrą jazdę. Nic dziwnego, od początku jego służby w jednostce za kierownicą ciężarówek nie wydarzyło mu się najmniejsze uchybienie zasadom wzorowej jazdy.



Kierowcy i warsztatowcy garwolińskiej jednostki połączyli swe siły chcąc jak najlepiej przygotować swój sprzęt do przeglądu. Przed warsztatem samochodowym pracują wspólnie plut. zawod. Mazurkiewicz, szef warsztatu, kan. Marciniak — mechanik i ślusarz samochodowy, kan. Zając — elektryk samochodowy, bomb. Majewski — kierownik bazy ładowania akumulatorów i elektryk. W tej chwili odświeżają „własną" ciężarówkę, gdyż samochody jednostki już przeszły przez ich ręce.

W drodze i na postoju

Stosowanie przyczep

to dalsze oszczędności w transporcie

Sytuacja powojenna, w jakiej znalazł się nasz transport samochodowy, nie była do pozazdroszczenia. Wszystkim, którzy od 1945 roku robili co można było, by ratować rozsypujące się pojazdy i z paru wraków budowali „nowe wozy", nie potrzeba charakteryzować ówczesnego stanu naszego taboru. Musimy jednak przypomnieć, że w okresie tym, wykazując duże zdolności zaopatrywania w wozy ciężarowe, zapomniano zupełnie o przyczepach. Zrozumiałe, iż najważniejszym zadaniem było uruchomić w owym czasie transport samochodowy, a sprawa wprowadzenia pociągów drogowych była wtedy kwestią drugoplanową. Obecna jednak sytuacja w transporcie nie świadczy, że zrozumiano należycie znaczenie przyczep samochodowych (wyjątkami są tu PKS i C. Hartwig, w których widzimy nowe Fiaty i SPA z przyczepami).

Akcja oszczędnościowa i coraz dokładniejsze normy eksploatacyjne transportu samochodowego zmuszają nas jednak do postawienia pytania: czy wszyscy posiadacze przyczep towarowych wykorzystują je należycie i czy w ogóle je użytkują? Przypadkowo rzucone spojrzenie w głąb garaży różnych instytucji, przedsiębiorstw i zakładów, ze stojącymi tam bezużytecznie przyczepami, utwierdza nas w przekonaniu, że na tym odcinku transportu jest bardzo dużo do zrobienia. Zdarzają się często sytuacje wprost nie do pomyślenia. Przydzielone lub zakupione przyczepy stawia się „na klockach", zdejmuje z nich tarcze wraz z ogumieniem, zakładając jako chwilową pożyczkę na Zisa lub GMC. Po kilku miesiącach intensywnej eksploatacji ogumienie jest tak zużyte, że przyczepa na pojedynkach nie będzie mogła bezpiecznie kursować.

Do przekonania o celowości używania przyczep i tworzenia pociągów drogowych nie trzeba używać specjalnych argumentów. Każdy rozumie, że obecna dążność do obniżenia jak najbardziej kosztów przewozu i jak najlepszego wykorzystania ładowności i przebiegów samochodów ciężarowych daje nam znakomite pole do działania przez zastosowanie przyczep. Dla zorientowania podajemy następujący przykład: koszt przewiezienia samochodem z Warszawy do Poznania 3,5 tony materiału wyniesie około 40 tys. złotych, co obciąży każdy kg przewiezionego towaru sumą — 114 zł za transport. Równocześnie ten sam samochód mając 3,5 tony ciągnie jeszcze przyczepę o nośności 3 ton, a więc przewiezie 6,5 tony za około 50 tys. złotych, koszt transportu za kilogram wyniesie wtedy o 33% mniej, gdyż równać się będzie — 77 złotym. Zmniejszenie kosztów przewozu podane tu przykładowo da się w pewnym zaokrągleniu przyjąć jako stała 30% zniżka obciążeń transportowych przy zastosowaniu przyczep. Spodziewamy się, że pewna grupa czytelników odpowie, ...że obecnie nie ma możności nabycia przyczep, ...że przyczepa niszczy wóz, ...że nie wszyscy kierowcy są na tyle wyszkoleni, aby jeździć z przyczepami itd. itd.

Wobec tego komunikujemy, że przyczepy można kupić, bo są produkowane w Starachowicach. Przyczepa nie niszczy wozu, gdy tonaż jej nie przekracza 2/3 tonażu samochodu, że nadmiar mocy w silnikach zezwala właśnie na używanie przyczep, że kierowcy muszą sami dążyć do opanowania umiejętności jazdy na pociągach drogowych i składać egzaminy na I kategorię (choćby ze względu na wyższe wynagrodzenie dla tej grupy).

Sądzimy wreszcie, że Ministerstwo Przemysłu powinno w miarę otrzymywania zobowiązań na samochody ciężarowe, popartych przeważnie takimi argumentami, jak np. ilość wozów zupełnie niewystarczająca, plan roczny nie da się wykonać, produkcja spadnie, program gospodarczy ucierpi itp., rozpatrywać je po innej linii niż dotychczas. Bezsprzecznie dobrym rozwiązaniem będzie przydzielenie pewnej ilości przyczep (zamiast żądanych samochodów) różnym zakładom i przedsiębiorstwom posiadającym liczny tabor, zależnie od zapotrzebowania i warunków lokalnych. Przyjmujemy, że gdy co trzeci wóz ciężarowy będzie miał przyczepę, to zapotrzebowanie na dodatkowy tabor samochodowy w Polsce spadnie o 1/3. O ilości dewiz, które dzięki temu pozostaną w kraju nie trzeba dokładnie wspominać, wystarczy podanie ceny przeciętnej nowej ciężarówki z importu, równej 3 milionom zł i ceny przeczepki równej 0,5 miliona zł.

Reasumując dochodzimy do wniosku, iż najłatwiejszą i najbardziej obecnie dostępną możliwością wprowadzenia szerokich oszczędności w transporcie samochodowym, w kosztach przewozu i eksploatacji taboru ciężarowego jest właśnie masowe wprowadzenie przyczep samochodowych.

A. Żymirski

W WARSZAWIE PRZYCZEP NIEMAŁO



Szerokie zastosowanie przyczep samochodowych i ciągnikowych pozwoliło stołecznym przedsiębiorstwom budowlanym na maksymalne wykorzystanie posiadanego taboru i uzyskanie poważnych oszczędności.

Kto to?



Jeden z naszych Czytelników napotkał leżącego w rowie Fiata-626, załadowanego belami papieru. Wypadek miał miejsce na szosie między Częstochową a Katowicami. Wypadki zdażają się, niestety — to wiemy. Ale kierowcy nie było przy - chodzie — tego zrozumieć niepodobna. Co na to przełożeni „lekkomyślnego", który nie tylko „uziemił" nowa ciężarówke, ale nawet nikogo nie pozostawił do jej pilnowania? (Sam widocznie poszedł szukać „pomocy". Trochę za późno — przyp. Red.).

Kierunkowskazy i... chodniki

słabą stroną kierowcy

W dniu 10 kwietnia o godz. 10 i minut 30 kierowca autobusu PKS Nr A 77829 (boczny 284), jadąc z Zalesia do Warszawy, postanowił na terenie stolicy nie niszczyć.. nawierzchni ulic. Wobec tego przy większości zakrętów od placu Unii Lubelskiej, poprzez Koszykową aż do Chmielnej, wjeżdżał tylnym prawym kołem na chodnik. Zapewne sądził, że łatwiej jest układać chodniki niż asfaltować ulice. Nie pochwali chyba takiego postępowania Zarząd Miejski. A Wydział Ruchu zgani na pewno. My też. (sls)

UWAGA! jedzie PIRAT drogowy

§ Jeszcze jeden amator poznania przepisów drogowych, odnoszących się się do konieczności używania kierunkowskazów. Jest nim kierowca z wozu Chevrolet - Fleetmaster A-75031. Z całą płynnością ruchów, oczywiście bez oglądania się i pokazania kierunkowskazu, wyjechał z długiego sznura stojących przy krawężniku wozów, przed kinem „Polonia". Taki wyskok z rzędu stojących wozów może i dla Pana i Chevrolety skończyć się niedelikatnym stuknięciem w bok, tymbardziej, iż padał deszcz i było ślisko. Kierunkowskazy wynaleziono do tego, aby będąc kulturalnym kierowcą, szanującym przepisy, wskazywać nimi kierunek. Jeżdżąc nie należy myśleć tylko o sobie, ale i o innych, nie utrudniać im jazdy i nie narażać swego i cudzego wozu na rozbicie. Ale tak, prawda, robią tylko kierowcy kulturalni. No, a Pan w dniu 9.4.49. o godz. 16.00 zrobił to w sposób, który zezwala na zaliczenie Pana do... innej grupy kierowców. (a)

* * *

§ Sprawa obowiązku posiadania numerów lub tablic rejestracyjnych jest przyjęta we wszystkich krajach świata. Może gdzieś w Ugandzie, lub Nigerii zwyczaj taki nie istnieje. Nie sądzę jednak, aby samochód GAZ—67 (terenowy), który w dniu 8.III.49 jechał ul. Mokotowską, mając tylko numer A-77086 wyrysowany kredą właśnie przyjechał z... Nigerii. (AŻ)

Parkujemy przepisowo

Jedną z wielu bolączek ruchu kołowego w miastach jest sprawa parkowania wozów. Nieumiejętne ustawienie pojazdu zmniejsza przelot ulicy, stwarza sytuacje niebezpieczne, wskutek zasłonięcia zakrętów lub skrzyżowań, uniemożliwia korzystanie z wjazdów do bram itd.

Dążąc do usprawnienia całokształtu ruchu wielkomiejskiego rozpatrzymy w kilku kolejnych artykułach najbardziej charakterystyczne, przez uczestników ruchu kołowego zaniedbywane przepisy. Zwracamy jednak uwagę, iż za przepisy nie będziemy uważali tylko „przepisów pisanych", lecz także rozpatrywać będziemy sytuacje pod kątem „przepisów niepisanych", znanych dobrze wszystkim kierowcom, wykazującym się kulturą jazdy.

Kwestia parkowania, rozwiązana zazwyczaj pomyślnie tylko w niewielu punktach miasta, stanowi szczególną bolączkę dla przelotu wąskich ulic, nie tylko dwu — lecz i jednokierunkowych.

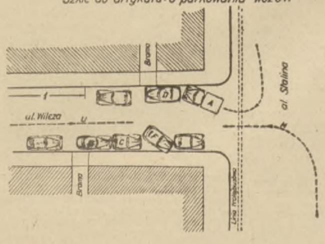
Odróżniamy dwie zasadnicze przyczyny złego parkowania:

— *jedna to nieumiejętność ustawienia wozu,*
— *druga to niedbalstwo i prosta niechęć do manewrowania samochodem przy zaparkowaniu.*

Rozważmy przykładowo następującą sytuację na ul. Wilczej przy A. Stalina — (Warszawa).

Wozy parkują obustronnie na dość wąskiej jezdni. Przy normalnym ustawieniu wozów przy samym krawężniku, przelot jest wystarczający na dwa samochody osobowe. Wóz ciężarowy (A) przyjechał od Pl. 3-ch Krzyży i „nie chciało się" kierowcy postawić go na wolnym odcinku (1), tylko łamiąc przepis o parkowaniu (10 m od skrzyżowania) i uniemożliwiając normalny przelot ulicy, pozostawił wóz na ukos przy samym rogu. Natomiast wóz osobowy (B) wiedząc dobrze, iż nie zmieści się za wozem (E) tak, by nie zasłaniać wjazdu do bramy, stanął w sposób uniemożliwiający ewentualny wjazd lub wyjazd z domu. Przyczyną była niechęć do zawrócenia wozem na ciasnej ulicy i zajęcia miejsca na odcinku (1). To samo popełnił wóz (D). Natomiast wóz (F) nie umiejąc zaparkować na krótkiej przestrzeni (nie zajął miejsca wjeżdżając tyłem, tylko przodem), pozostawił swój wóz lekko na skos.

Szkic do artykułu o parkowaniu wozów



Pomyślmy teraz, iż w centrum miasta przy bardzo intensywnym ruchu, takie sytuacje jak przedstawiona, zdarzają się bardzo często. Rezultat: opóźnienie, zatory, spalona niepotrzebnie benzyna podczas czekania, aż przyjedzie wóz z przeciwka (bo dwa tory kierunkowe (U) i (M) nie przejdą obok siebie, ktoś musi czekać, przeważnie nie ma tego chętnego, tylko czekają obydwaj nadjeżdżający, następnie jeden się cofa a drugi przejeżdża).

Większość winnych, to przedstawiciele drugiej grupy, którzy umieją dobrze jeździć i potrafią zaparkować wóz jak należy, ale nie mają na uwadze wygody i bepieczeństwa innych, chcąc oszczędzić sobie wysiłku i niepotrzebnego „kręcenia kółkiem". Omijając przepisy stwarzają oni sytuację, prowadzące oprócz innych złych następstw, do wzbudzenia niechęci między kierowcami.

W dalszej konsekwencji przy zatrzymaniu się pojazdu na torze (M), trolejbusy jadące przy krawędzi Al. Stalina muszą poczekać aż zator się zlikwiduje. Kierowcy i pasażerowie tracą niepotrzebnie czas i albo w myśli, albo głośno wypowiadają swe słuszne uwagi pod adresem winnego zakłócenia ruchu.

Apelujemy więc do wszystkich kierowców: nie myślcie tylko o sobie i swej wygodzie. Stawiajcie wóz zgodnie z przepisami, w miejscach takich, gdzie nie zakłócacie normalnego biegu ruchu kołowego. Pamiętajcie, że nie jesteście jedynymi użytkownikami ulic, że sami możecie się znaleźć w sytuacji przymusowego czekania na skutek zatoru.

Stawiajcie więc swój wóz tak, jakbyście chcieli, aby inni zawsze swe wozy parkowali. I. R.

Poznajemy SAMOCHÓD

Mechanizmy napędowe

SPRZĘGŁO

SUCHE, CIERNE, JEDNOTARCZOWE

Nie do pomyślenia byłaby jazda samochodem bez zastosowania niezawodnego mechanizmu, odłączającego szybko, ale zarazem i łagodnie, silnik od napędzanych zespołów pojazdu. Odłączenie takie konieczne jest przy ruszaniu z miejsca, jeździe pod górę, czy przy nagłym hamowaniu. Chcąc najekonomiczniej wykorzystać moc silnika, stosujemy odpowiedni rodzaj przekładni. Jednak wszelkie przełączenia w czasie pracy silnika są możliwe jedynie przy jednoczesnym, całkowitym odłączeniu mechanizmów napędzanych. Czynność tę spełnia w pojazdach mechanicznych sprzęgło.

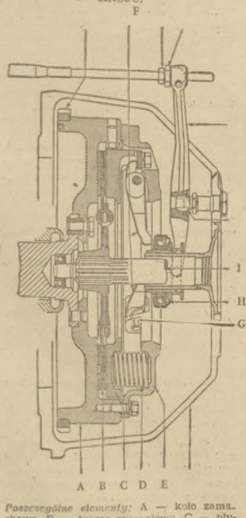
BUDOWA.

Najczęściej używane w samochodach sprzęgło składa się z następujących elementów:

1. gładka powierzchnia koła zamachowego, umieszczonego na końcu wału głównego silnika,
2. tarcza sprzęgłowa (t. zw. dysk) obłożona okładziną hamulcową (ferrodo),
3. płyta dociskowa przykręcona do koła zamachowego,
4. sprężyny dociskowe działające na płytę dociskową,
5. płyta łącznikowa (pokrywa sprzęgła),
6. sprężyny dźwigienek wyciskowych,
7. dźwigienki wyciskowe,
8. łożysko wyciskowe z oprawą (mufą).
9. wałek sprzęgła z łożyskiem prowadzącym umieszczonym w zakończeniu głównego wału silnika.

W układzie przeniesienia wyłączającego i zwalniającego sprzęgło znajdują się:

JEDNOTARCZOWE SPRZĘGŁO W PRZEKROJU.



Poszczególne elementy: A — koło zamachowe, B — tarcza sprzęgłowa, C — płyta dociskowa, D — sprężyna dociskowa, E — płyta łącznikowa, F — dźwigienka wyciskowa, G — sprężyna dźwigienki wyciskowej, H — oprawa (mufa) z łożyskiem wyciskowym, I — wałek sprzęgła.

a. widełki wyciskowe,
b. ośka widełek wyciskowych,
c. cięgło (linka),
d. pedał.

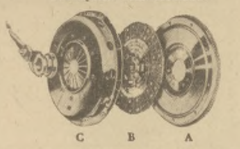
DZIAŁANIE.

Praca sprzęgła. Napęd z koła zamachowego silnika na pozostałe zespoły napędzane przenosi w sprzęgle, dociśnięta silnie do koła zamachowego, sprzęgłowa tarcza (dysk), osadzona na frezach wałka sprzęgłowego. Wałek ten, przenoszący dalej do skrzyni biegów napęd, jest nie zazębiony z kołem zamachowym, lecz jedynie się na nim opiera (łożysko). Jednakże w momencie całkowitego docisku tarczy sprzęgłowej do koła zamachowego, wałek sprzęgłowy otrzymuje ilość obrotów równą obrotom wału głównego silnika.

Tarczę sprzęgłową do płaszczyzny koła zamachowego dociska następna część sprzęgła — płyta (pierścień) dociskowa, połączona na stałe i obracająca się z kołem zamachowym. Płyta dociskowa napiera bardzo silnie na tarczę sprzęgła, gdyż znajduje się pod działaniem kilku stalowych sprężyn, umieszczonych w płycie łącznikowej (pokrywie sprzęgła).

W położeniu opisanym powyżej znajduje się sprzęgło przy niewciśniętym pedale sprzęgła, zarówno w czasie jazdy, jak pracy i spoczynku silnika.

SPRZĘGŁO CHEVROLETY.



A — koło zamachowe, B — tarcza sprzęgłowa, C — płyta dociskowa.

Przerywanie napędu (transmisji). Odłączenie tarczy sprzęgłowej od koła zamachowego spowoduje więc przerwę w przekazywaniu napędu z silnika do dalszych zespołów. Przerwa taka jest dość często stosowana: przy każdorazowej zmianie przekładni skrzyni biegów, przy gwałtownym hamowaniu, czasem dla ułatwienia rozruchu silnika (zmarznięty olej w skrzynce biegów). Nadepnięcie pedału sprzęgła (poprzez cięgło i widełki wyciskowe) przesuwa łożysko wyciskowe wraz z oprawą, która z kolei naciska dźwigienki wyciskowe. Wtedy dźwigienki dolną swą częścią przesuwają się naprzód, a górną odsuwają w tył, zwalniając działanie sprężyn dociskowych i płyty dociskowej. Tarcza sprzęgłowa, pozbawiona ucisku, zostaje zluzowana i przestaje się obracać pomimo, że koło zamachowe nadal posiada swoje obroty i kręci się wraz z płytą dociskową, dźwigienkami wyciskowymi i łożyskiem wyciskowym z oprawą (mufą) sprzęgła.

Natomiast wraz z tarczą sprzęgłową zatrzymuje się wałek sprzęgła, zwalniając obroty jeszcze przez pewien czas, o ile w skrzynce biegów rozłączone zostały wałki: zdawczy i zbiorczy. O ile jednak bieg nie został „wyrzucony" na luz, wtedy wałek sprzęgła napędzany jest od obracających się kół pojazdu.

Ponowne połączenie napędu, a więc t. zw. „puszczenie" sprzęgła, zawierać będzie odwrotne działanie tych samych czynności do momentu, aż sprzęgło znajdzie się w swym stałym położeniu.

„PEUGOT 203"



Nowy Peugot-203 na jednej z ulic stolicy.

Przed paroma dniami ukazał się na ulicach Warszawy nowy osobowy „Peugot 203". Wóz ten o liniach nieco „zamerykanizowanych" jest piękną czterodrzwiową limuzyną. Wiśniowy lakier i umiarkowana ilość części chromowanych, stwarzają estetyczny wygląd zewnętrzny. Wykonanie szczegółów i wyposażenie wnętrza w ogrzewanie, rozsuwany dach, cztery pary szerokich drzwi i obszerny bagażnik, stwarzają z „Peugota 203" wóz luksusowy.

Waga własna wozu wynosi 880 kg, co zdołano osiągnąć dzięki daleko idącemu zastosowaniu stopów metali lekkich. Silnik czterocylindrowy o średnicy cylindra 75 mm i skoku 73 mm (pojemność 1. 290 ccm) daje 42 KM przy 3 600 obr/min. Stosunek wagi do mocy jest bardzo dobry i wynosi 20,95 kg/KM. Ciekawym jest układ zaworów w głowicy, o dużym promieniu komory sprężania, pozwalającym na umieszczenie gniazd świec w samym środku, pomiędzy zaworami.

Przeniesienie mocy następuje za pomocą czterobiegowej skrzyni, w której bieg 3-ci jest bezpośredni, a 4-ty nadbiegiem. Wyrównywacz posiada układ hypoidalny. Instalacja elektryczna 12 Volt. Zawieszenie kół przednich niezależnie, na resorze poprzecznym i wahaczach, kół tylnich zaś na spiralach i drążku równoległym do osi tylnej, jako stabilizatorz. Wóz ponadto wyposażony jest w cztery amortyzatory hydrauliczne o działaniu dwustronnym.

W tablicy zegarów zastosowano godną uwagi inowację, a mianowicie: po zwolnieniu dwóch zatrzasków, tablica daje się podnieść, umożliwiając łatwy dostęp do instalacji elektrycznej stacyjki i zegarów kontrolnych.

Zużycie paliwa nie przekracza 9-ciu litrów na 100 km. Szybkość wozu dochodzi do 125 km/godz.

Reasumując te właściwości, jak: oszczędność zużycia, wysoka sprawność silnika, duże przyśpieszenie i szybkość maksymalna, niespotykana zdolność trzymania się drogi i obszerne luksusowe nadwozie, możemy śmiało powiedzieć, iż wóz ten stoi na wysokim poziomie technicznym.

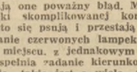
R. I.

Lampki kierunkowe



Najczęściej używany przez nas rodzaj kierunkowskazów to tzw. strzałki. Niestety, mają one poważny błąd. Mianowicie, dzięki skomplikowanej konstrukcji zbyt często się psują i przestają działać. Zastosowanie czerwonych lampek w widocznym miejscu, z jednakowym powodzeniem spełnia zadanie kierunkowskazu. Urządzenie takie jest o wiele trwalsze i tańsze w produkcji. Proponujemy zatem stosowanie praktycznych „lampek kierunkowych".

Nowe świece



Ukazał się nowy typ świec, szczególnie użyteczny dla motocyklistów. Są one zupełnie wodoszczelne i dobrze osłonięte od ujemnego działania kurzu i błota.

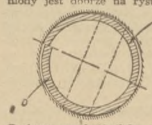
NOWOŚCI TECHNICZNE

Nowy tłok w silniku spalinowym

Ostatnio został opatentowany nowy rodzaj tłoka do silników spalinowych.

W czasie pracy silnika, tłoki normalnie wahają się w granicach swoich luzów (pasowań), przez co ich naprzemianległe (górne i dolne) krawędzie uderzają o gładź cylindra. Powstały nacisk może przerwać film olejowy, a oliwa jest zgarniana z części skokowej powierzchni cylindra. Poza tym w silnikach wysokoobrotowych częstość wahnięć może być wyższa, niż częstość własna pierścieni tłokowych, przez co pierścienie nie będą wywierały jednostajnego nacisku na gładź cylindrową.

Nowa konstrukcja ma na celu zapobieżenie temu. Tłok — A, z przesuniętym w stosunku do osi tłoka sworzniem — B, ma równomiernie zmniejszającą się średnicę, od normalnej (na wysokości sworznia tłokowego) do mniejszej niż normalna, na każdym końcu tłoku. Kształt ten uwidoczniony jest dobrze na rysunku. Przekrój wykonano w 2 płaszczyznach, górna połowa — C, powyżej sworznia tłokowego, dolna —D, poniżej.

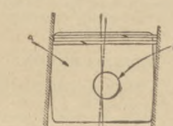


Poziomy przekrój tłoka w dwóch płaszczyznach.

Tak zaformowany, w kształcie baryłki, tłok styka się na większej powierzchni z gładzią cylindra, niż zwykły tłok cylindryczny. Chociaż przy konstrukcji tej istnieje tendencja wyciskania nadmiaru oliwy smarnej, jadnakże nie ma takiego nacisku, który mógłby spowodować przerwanie się filmu oliwnego.

Jest jeszcze jedna korzyść uzyskana przez przesunięcie sworznia tłokowego. W czasie suwu sprężania, w efekcie ukośnego położenia korbowego tłok jest przyciskany do tej strony otworu cylindrowego, po której będzie się posuwał w czasie następnego suwu pracy.

(S).



Przekrój tłoka pionowy.

Dane techniczne samochodu Willys

W dalszym ciągu zamieszczamy dane techniczne typowych samochodów, zarówno osobowych jak i ciężarowych.

Model MB — 1/4 t 4×4 (z napędem na cztery koła). Silnik benzynowy z dolnym rozrządem, czterocylindrowy. Kolejność pracy cylindrów: 1—3—4—2. Świece zapłonowe Champion QM—2, o średnicy gwintu 14 mm. Odległość między elektrodami 0,76 mm. Średnica cylindrów 79,3 mm, skok tłoka 111,1 mm, pojemność 2,200 ccm, stopień sprężania 6,48. Moc silnika 60 KM przy 3 600 obrotach na minutę.

Sprzęgło jednotarczowe suche ze sprężynami dla tłumienia drgań. Skrzynka przekładniowa czterobiegowa: trzy biegi do jazdy w przód, jeden bieg wsteczny. Dwie przekładnie: bezpośrednia o stosunku 1:1 i obniżona o stosunku 4,97:1. Przeniesienie dwa wały kardanowe z uniwersalnymi przegubami. Wyrównywacz główny z trybami o spiralnych zębach i stosunku przekładni 4,88:1. Most tylni i przedni lane z wprasowanymi pochwami półosi. Zawieszenie: resory podłużne, półeliptyczne z amortyzatorami sprężynowymi. Lewostronny system kierowniczy typu ślimakowego z podwójnym palcem. Hamulec ręczny taśmowy na tylni wał kardana i nożny hydrauliczny — na cztery koła.

Ogumienie: opony i dętki wymiaru 6,00×16. Opony z bieżnikiem terenowym. Tarcze kołowe dwuczęściowe (system ten ułatwia znacznie montaż ogumienia). Ciśnienie w dętkach powinno wynosić 2,1 atm.

Instalacja elektryczna: 6 Volt; akumulator 110 amperogodzin. Prądnica prawoobrotowa, dwuszczotkowa z automatyczną regulacją napięcia. Aparat zapłonowy z odśrodkowym regulatorem przyśpieszania zapłonu.

Pojemność: zbiornika do benzyny 57 litrów, układu chłodzenia 10.3 litra, układu olejenia 4.7 litra. Nośność najwyższa (z kierowcą) 360 kg. Najwyższa siła pociągowa 450 kg. Ciężar samochodu gotowego do jazdy 1.020 kg. Najwyższa szybkość 104 km/godz. Wymiary samochodu: długość 3,33 m, szerokość 1,60 m wysokość z ustawiona osłoną brezentową 1,80 m.

SS.

Przegląd wozów typowych

Autobus CHAUSSON

Autobusy Chausson, ogólnie biorąc, zdały swój egzamin dobrze. Są trwałe, wytrzymałe, szybkie i oszczędne. Posiadają pewne wady konstrukcyjne lub materiałowe (o których będziemy mówili niżej), które jednak nie dyskwalifikują ich wartości użytkowej. Rozpatrzmy zatem kolejno poszczególne zespoły Chaussona.

SILNIK

Panhard - Levaseur, cztero - suwowy Diesel z komorą wstępną, pojemności 5 700 ccm, mocy 80 KM przy 2 000 obr/min okazał się silnikiem, wykonanym z bardzo dobrych materiałów. Jego duża elastyczność czyni go przydatnym również w komunikacji miejskiej. Zużycie paliwa na mieście waha się od 25—27 l/100 km. Przebieg międzyremontowy przeciętnie 70 000 km.

Silnik Chaussona charakteryzuje się łatwym rozruchem nawet w zimie. Wyposażony jest bowiem w specjalne urządzenie podgrzewające, umieszczone na rurze ssącej, niezawodne w działaniu.

W przyszłości jednak otrzymamy autobusy Chausson wyposażone w silnik 100 KM, a to w celu możliwości uzyskania jeszcze większych przyśpieszeń pojazdu (zryw), co jest ważne w ruchu miejskim.

SPRZĘGŁO —

suche cierne, jednotarczowe — dobrze pracujące do 40 — 50 000 km przy bardzo ciężkich warunkach (ok. 3 000 włączeń dziennie).

SKRZYNIA BIEGÓW

Jedną z poważniejszych wad Chaussona są przekładnie trybowe. Wykonane widocznie z niezbyt dobrego materiału i poddane wadliwej obróbce cieplnej, niszczą się szybko, osiągając przebiegi jedynie do 30 000 km. Często również wałki skrzyni ulegają złamaniu w miejscach zmiany przekroju. Ponadto pięciobiegowe skrzynie bardzo komplikują pracę kierowcy, zmuszając go do zbyt częstej zmiany biegów. Biuro techniczne MZK w Warszawie zdecydowało zastąpić we wszystkich wozach pięciobiegowe skrzynie na 4-biegowe. Częściowo jest to już przeprowadzone.

PRZEKŁADNIA TYLNEGO MOSTU —

równo jak i przekładnia skrzynki biegów nastręcza wiele kłopotów. Oprócz wadliwego wykonania kół zębatych, ułożyskowanie wałka atakującego okazało się za słabe, co prowadzi do szybkiego zniszczenia przekładni. W ostatnich wozach zastosowano zamiast dwóch łożysk — cztery, co znacznie wzmocniło sztywność układu. Jednakże przekładnie tylnego mostu nie osiągają większych przebiegów niż 40 000 km.

UKŁAD KIEROWNICZY —

wyposażony jest w pomocniczy mechanizm servo, co daje wielką łatwość kierowania. Mechanizmy kierownicze nie wykazały żadnych wad, mając za sobą po 70 000 km.

NADWOZIE —

samonośne, spawane elektrycznie, jest sztywne i mocne. Zawieszone jest na resorach półeliptycznych i zaopatrzone w amortyzatory.

HAMULCE —

syst. Westinghousa, ciśnieniowe. Bolączką ich są wymienne okładziny hamulcowe polskiej produkcji, które okazały się za twarde i powodują poślizg przy wyższej temperaturze. Zmusza to w lecie do oblewania co pewien czas bębnów hamulcowych wodą.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Jedną z delikatniejszych części wyposażenia elektrycznego okazało się sprzęgiełko rozrusznika, szybko ulegające zużyciu. Z tego też powodu kierowcy często nie gasili silników na postojach. Obecnie MZK zaopatrzone są w zapas tych sprzęgiełek, tak że na stacjach końcowych silniki będą przerywać swoją pracę. Pozwoli to na znaczne oszczędności paliwa.

OGUMIENIE

Autobusy Chausson wyposażone są w specjalne wysokociśnieniowe (7 atm.) opony. Wytrzymują one do 3 000 kg obciążenia na koło. Niestety istnieją duże trudności z dostawą tych gum. Częściowo poradzono sobie zastosowaniem gum mniejszych, które mamy na rynku, o wymiarze 9.00×20, które wytrzymują jednakże tylko 2,5 tony obciążenia. Zmusiło to do założenia podwójnych kół tylnych.

A. Szklarzyk

½ GODZINY w garażu

Uszkodzenia i naprawa resorów

Pęknięcie pióra resorowego odczuwamy wskutek występowania jednego lub kilku z następujących objawów: wóz „wisi" na jedną stronę, oś „dobija" do ramy, koło dociera do wewnętrznej części błotnika lub skrzyni nadwozia, wóz zaczyna „pływać" po jezdni.

Przyczyny, wskutek których pióra resorowe ulegają pęknięciu, są różnorakie, przeważająca ilość ich powstała jednak przez: zbyt szybką jazdę po złych nawierzchniach, ostre przejeżdżanie głębokich poprzecznych kolein i rowków, nierównych przejazdów kolejowych, ponadto przez przeładowanie wozu, nierównomierne rozłożenie ładunku, przez zbyt gwałtowne hamowanie, a wreszcie przez złą i niedbałą konserwację resorów. W momencie odprężenia się resoru, pomiędzy pióra dostaje się brud i rdza, co przy niewystarczającym smarowaniu prowadzi do podwyższenia się tarcia między piórami, zmniejszenia sprężystości resoru i wreszcie pękania piór. Naprawa ogranicza się w takich wypadkach do wymiany pękniętego i młotkowania pozostałych piór danego resoru.

Czynność młotkowania resoru nie jest rzeczą prostą i wymaga konsekwentnego trzymania się pewnych reguł. A więc po zdemontowaniu resoru, np. przedniego z wozu Skoda-Tudor, i po rozkręceniu, ustawiamy go na płycie tak, jak przedstawia to nam rysunek. Następnie mierzymy odległość pomiędzy płytą a środkiem



Ułożenie poszczególnych piór resoru przy zakończonym młotkowaniu. Uwaga na odstępy między piórami.

pióra głównego równą „A", dalej zaś odległości między poszczególnymi piórami, które winny opierać się tylko końcami o siebie. Wysokość między pierwszym a drugim piórem wynosi np. 30 mm, to między 2 a 3 winna równać się 28 mm, między 3 a 4 — 26 mm itd. Stosunek ten winien być zachowany po podniesieniu wysokości „A" o żądaną długość.

Poszczególne pióra resorowe podczas młotkowania powinny posiadać temperaturę około 40°, umożliwiającą utrzymanie ich w ręku. Sama czynność młotkowania ogranicza się do lekkich uderzeń młotkiem w pióro przesuwane stopniowo na wklęsłej podkładce. Przy młotkowaniu winno się zwracać baczną uwagę, aby pióro resorowe położone na boku wykazało w każdym miejscu kąt 90° z powierzchnią płyty kontrolnej.

Ogólną wskazówką jest używanie resorów o równej wadze, równej sprężystości, równej ilości i wytrzymałości piór. Niejednakowe zwiększanie mocy resorów prowadzi do pękania piór, wskutek powstawania nierównomiernego rozkładu sił obciążających.

Jeżeli chodzi o oczko resoru i sworzeń, to trzeba podkreślić, że sworzeń resorowy nie może być wciskany, ani wbijany za ciasno w tulejkę oczka pióra głównego. Najczęstszymi bowiem przyczynami pęknięcia oczka są: albo za luźny sworzeń i wyrobiona tulejka, albo sworzeń zapieczony w tulejce, a wieszaki resorowe zaciśnięte. Dlatego też przypominamy, że sworzeń musi tkwić w spasowanym otworze tulejki w sposób zezwalający na obrócenie go ręką. Zrozumiałym jest, iż sworzeń nie obracający się dość luźno i nie smarowany odpowiednio często, zapiecze się w tulejce, co wywoła w rezultacie przy silnym ugięciu resoru, niemożność jego wydłużenia się i pęknięcie, które przeważnie występuje w takich wypadkach na uchu pióra głównego.

Przy zamontowywaniu sworznia i dociąganiu zamocowania wieszaków resorowych obowiązuje następująca zasada: sworzeń resorowy (jeśli jest niegwintowany to nakrętkę) dociągnąć mocno ręką do oporu, a następnie odkręcić 1/6 do 2/6 obrotu i zabezpieczyć. Stosowanie podanego przepisu umożliwi wystarczająco swobodny ruch wieszaka przy wydłużaniu się resoru, a tym samym usunie jeszcze jedną przyczynę pękania oczek resorowych.

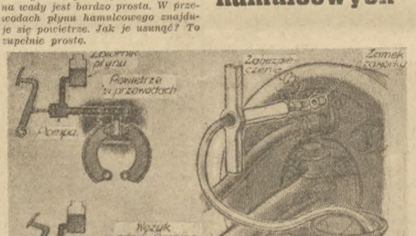
(Żym.)

Letni przegląd samochodów

Powietrze
w przewodach hamulcowych

Zdarza się czasem, że hamulce w naszym wozie zaczynają niedomagać. Wyciskanie pedału hamulca odbywa się wtedy „twardo" i pedał odbija, lub też musimy naciskać go kilkakrotnie, zanim wóz się zatrzyma. Przedłuża to znacznie drogę hamowania i może doprowadzić do wypadku.

Przy obu tych objawach przyczyna wady jest bardzo prosta. W przewodach płynu hamulcowego znajduje się powietrze. Jak je usunąć? To zupełnie proste.



Do „odpowietrzania" hamulców nie potrzeba skomplikowanych przyborów. Do tego, co widzicie na rysunku, dodajcie trochę dobrych chęci i hamulce macie „jak brzytwa".

Należy się zaopatrzyć w kawałek (ok. 30 cm) cienkiego węża gumowego z końcówką i szklane naczynie pojemności ok. ćwierć litra.

Z głównego zbiornika płynu, poprzez pompę, rozchodzą się przewody do cylinderków umieszczonych na tarczach kołowych. W cylinderkach znajduje się wentyl, normalnie zamknięty. Zakończenie wentyla umieszczone jest na wewnętrznej stronie tarczy kołowej, bezpośrednio ponad przewodem płynu.

Wykręcamy śrubkę, będącą zabezpieczeniem otworu przed brudem i wkręcamy na to miejsce końcówkę wężyka gumowego. Drugi koniec rurki wprowadzamy do naczynia szklanego, napełnionego w połowie płynem hamulcowym. Następnie otwieramy wentylek, przez pokręcenie nakrętki, uzyskując połączenie z wnętrzem cylinderka i przewodami.

Wtedy naciskamy powoli pedał hamulca, kilkakrotnie tam i z powrotem, aż przestaną ukazywać się pęcherzyki powietrza.

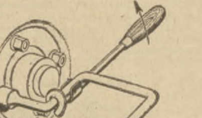
Widzimy teraz dlaczego w naczyniu musi znajdować się płyn, inaczej bowiem przy powrotnym ruchu pedału zassane byłoby do przewodów powietrze.

Następnie należy zamknąć wentylek, wykręcając rurkę gumową i założyć zabezpieczenie.

Ten sam zabieg powtarzamy dla każdego koła, aby usunąć powietrze ze wszystkich przewodów.

As.

Wszystko sposobem!



Prosty do wykonania przyrząd zwiększa siłę ręki i znacznie ułatwia odkręcanie zastarzałych nakrętek, szczególnie przy tarczach kołowych.

Z LISTÓW do Redakcji

BOIMY SIĘ TAKICH

Szanowny Redaktorze!

Jadąc w dniu 7.4.49 o godz. 9 minut 50 szosą Świder — Warszawa, w okolicy Michalina byłem świadkiem następującego wypadku:

Szosą jechał motocyklista, gdy nagle na odcinku między Michalinem a Falenicą, z lewej strony wyjechał na szosę szerokim łukiem i nie trąbiąc wóz ciężarowy 1-tonowy marki Renault nr A-81372. Wyjazd ten, bardzo niespodziewany (przecznica była zasłonięta budynkiem i płotem), zmusił jadącego przede mną motocyklistę do hamowania na odległości około 10 metrów. Motocylista widząc, że nie zatrzyma się na takim odcinku, wykonał „cyrkowy numer", zjeżdżając skośnie do rowu. Kierowca zaś z Renaulta uśmiechał się pełen dumy z odniesionego zwycięstwa czterech kół nad dwukołowym pojazdem. Jednocześnie nie miał on odwagi stanąć i usprawiedliwić swego „pirackiego" postępowania.

Proszę uprzejmie o zamieszczenie mego listu, który by posłużył jako przestroga dla innych przed Renaultem A-81372, a kierowcy tego wozu przemówiłby do sumienia. Niech sobie pomyśli o tym, że zamiast motocyklisty jechałby tam wóz ciężarowy SPA (10 ton) z przyczepą Vibertti (8 ton). Taki pociąg drogowy nie zatrzymałby się na 10 metrach, nie zjechałby do rowu, tylko rozwaliłby 1-tonową „Renówkę", wraz z kierowcą, na drobne kawałki.

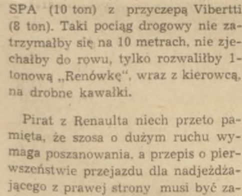
Pirat z Renaulta niech przeto pamięta, że szosa o dużym ruchu wymaga poszanowania, a przepis o pierwszeństwie przejazdu dla nadjeżdżającego z prawej strony musi być zachowywany. Nie każdy motocyklista umie tak dobrze jeździć, aby sposobami godnymi akrobaty ratować swe życie, zagrożone przez „rozbójników drogowych".

Dziękuję z góry za umieszczenie mego listu i życzę wszystkim czytelnikom i sympatykom „Za Kierownicą", aby nie kandydowali nigdy do „kolumny piratów drogowych".

St. Rusiniak
Warszawa

WOLNEGO PANOWIE!

„Dziennik Zachodni". Rys. Gwidon Miklaszewski.



Dłużej nie czekamy. Dziś więcej towaru nie ma do odwiezienia.

W SPRAWIE PW-Mot. SŁUŻBA POLSCE

Do Redakcji pisma „Za Kierownicą".

Jestem stałym prenumeratorem pisma „Za Kierownicą" i zauważyłem, że w piśmie tym dużo pisze się o Ośrodkach Motorowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Np.: w Nr 1 z 1948 r. zostały zamieszczone wzmianki o Ośrodkach Motoryzacyjnych „SP".

„...na pierwszym 5-cio miesięcznym turnusie znajduje się 2.000 junaków, a liczba ta wzrośnie w turnusach następnych".

„...ukończenie kursu daje junakom pierwszeństwo w otrzymywaniu pracy, oraz przydział do wojsk samochodowych, przy poborze do wojska". (I wiele innych).

Prosiłbym Redakcję pisma „Za Kierownicą", o poinformowanie mnie w sprawie poboru i podanie jakie są warunki przyjęcia na kurs. Wyjaśniam, że w roku 1948 (październik) stawiłem się przed Komisją Kwalifikacyjno - Rejestracyjną Powszechnej Organizacji „SP" i zostałem uznany za zdolnego do odbycia służby.

Bogdan Kiernożycki
(Rocznik 1932), Dąbrowa Górnicza.

ODPOWIEDŹ.

Przyjęcia do „Służby Polsce" PW-mot. dokonują Komendy Wojewódzkie i Powiatowe, do których należy się z wrócić z prośbą. Wierzymy, że Koledze szczęście dopisze i niebawem uzyskamy w Jego osobie nowego korespondenta z terenu „SP".

Wiadomości podawane przez nas o ułatwieniu w otrzymaniu pracy i przydziału do wojsk samochodowych są oparte na informacjach z Gł. Komendy SP.

Jak skręcać w prawo?

SZANOWNY REDAKTORZE!

Jako jeden ze stałych mieszkańców Warszawy i równocześnie posiadacz motocykla, zwracam się do Pana z prośbą o wyjaśnienie na łamach swego poczytnego pisma następującego problemu:

Jeżdżąc stale po mieście spotkałem się kilka razy z różnorodną interpretacją przepisów stosowaną przez regulujących ruch funkcjonariuszy MO. Chodzi mianowicie o wypadek taki: dojeżdżam Aleją Niepodległości do skrzyżowania z ul. Koszykową. Milicjant stoi do mnie twarzą lub plecami, ruch więc wzdłuż Al. Niepodległości jest zamknięty. Ja natomiast chcę skręcić w prawo, w ul. Koszykową. Czy mogę tak postąpić? Sądzę osobiście (ponieważ zapłaciłem już za to mandat), że jest to przekroczenie. Jednak w paru innych punktach miasta, sytuację taką rozwiązywałem w ten sposób: odczekawszy, aż przejdą piesi poprzecznie do ulicy, na której stoję, ruszałem powoli za akceptacją wzrokową milicjanta, skręcając w prawo. Unikałem wtedy niemiłej sytuacji dla przechodniów, którzy przechodząc jezdnię są „rozpędzani" przez skręcające pojazdy.

W oczekiwaniu na podanie wyjaśnienia tego dość skomplikowanego, a setki razy dziennie powtarzającego się problemu w ruchu miejskim

pozostaję z poważaniem

St. Wyrzykiewicz.

Warszawa.

Ile oleju trybowego zawiera skrzynia biegów D. K. W.?

Na liczne zapytania: „dlaczego ślimak wyciskający sprzęgło i jego uszczelka w silnikach DKW, przepuszczają smar na zewnątrz", opierając się na dotychczasowej obserwacji dajemy następującą odpowiedź:

Przyczyna wyciekania smaru, nie leży w większości wypadków w wyrobieniu uszczelki lub ślimaka, tylko w nadmiernym napełnianiu skrzyń biegów olejem trybowym. Aby sprawę powyższą dokładnie wyjaśnić, podajemy wszystkim właścicielom i użytkownikom pojazdów DKW następujące normy ilościowe do wykorzystania.

Motocykle litrażu	Model	Norma w ltr.	Dopełnienie w litrach
125 cm	RT — 125	0,5	w/g miarki kontrolnej
200 „	SB — 200	1,0	0,5
200 „	NZ — 200	1,0	w/g miarki kontrolnej
250 „	SB — 250	1,0	0,5
250 „	NZ — 250	1,0	w/g miarki kontrolnej
350 „	SB — 350	1,5	0,5
350 „	NZ — 350	1,0	w/g miarki kontrolnej
500 „	SB — 500	1,5	0,75
500 „	NZ — 500	1,0	w/g miarki kontrolnej
Samochody litrażu			
wszystkie modele napęd przedni	2 cylindrowe „Front	2,25	1,0

Zaleca się zwracać szczególnie uwagę, aby otworek powietrza w korku do napełniania skrzyni posiadał przelot umożliwiający wyrównanie ciśnienia powietrza w skrzyni biegów.



Najstarszy pracownik Ośrodka Maszynowego w Środzie Śląskiej, Mickiewicz Adam, przy pasowaniu łożysk wału głównego z silnika Zetor-25.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

R. J. w K. (miejscowość nieczytelna). — W sprawie zakupów części samochodowych i motocykli w Czechosłowacji należy zwrócić się do Wydziału Zakupów Zagranicznych CHPM „Motozbyt" w Warszawie, ul. Mazowiecka 13.

*

Oddział Śląski AP, Katowice. — W przesłanych zdjęciach nie odnotowaliście na odwrocie nazwisk — stąd pomyłka. Sprostujemy. Za „chronometraż" Kol. Nahorskiego najmocniej przepraszamy.

*

Szelichowski St., Warszawa — Czeskie czasopisma motoryzacyjne można zaprenumerować za pośrednictwem Księgarni Trzaski, Everta i Michalskiego w Warszawie, ul. Marszałkowska. Tematy przez Kolegę poruszone publikujemy stopniowo w naszym piśmie.

*

Kobiński Andrzej, Warszawa. — Uczęszczając na kurs kierowców SP nie potrzebuje Kolega przerywać nauki w szkole. Proszę zgłosić się do Kierownictwa Kursu (do którego Kolega ma bardzo blisko) ul. Cyryla i Metodego.

*

Kierowca ciągnika Case **VAC, Malawa.**— W tej chwili nie mamy u siebie opisu potrzebnego Koledze. Jednak obiecujemy wysłać go jeszcze w tym miesiącu do użytku waszej stacji traktorowej.

*

Skoczyński Władysław, Gliwice. — Z przyjemnością przeglądamy kolekcję otrzymanych od Kolegi kart i musimy przyznać, że jest w nich wiele racji. Nie wątpimy również, iż nadal korespondencję naszą będziemy podtrzymywać. Dla zadokumentowania tego postanawiamy jeszcze raz poruszyć „wspólne kwestie". **1. Samochód Sizaire Naudin.** Wzmianka ta została nam podana przez Inż. L., który jeszcze przed I. wojną światową pracował we Francji w przemyśle samochodowym. Dowody przedstawione nam przez autora wzmianki również okazały się potwierdzające w całej rozciągłości zaliczenie tego samochodu do kategorii ok. 750 ccm. **Sprawa nr 2.** Nie zamierzamy bynajmniej kruszyć kopii o.., karykaturę motocykla. Zgadzamy się z Kolegą, że niektóre szczegóły pierwszego rysunku mogą wzbudzać wątpliwości, czy jest to rzeczywiście Triumph. Tym niemniej znaczna większość czytelników zaliczyła tę karykaturę do Triumphów i... to zadecydowało. **3.** W naszej Redakcji **posiadamy Triumpha** właśnie ze skośnym gaźnikiem. A jakiego, to prosimy się domyśleć z nazwiska często ukazującego się w „ZK". **Sprawa nr 4.** Co do dwu podpisów w „ZK" z dn. 15 marca to przyznajemy rację. Na zakończenie prosimy o przesłanie dokładnych danych potrzebnej skrzyni do Velocetty, to zamieścimy małą wzmiankę w piśmie.

*

Kol. Kol. Inż. Malinowskiego, Zakopane, inż. Pietrzaka, Bytom, St. Lesiaka, Kielce, Janelli Wandę, Wrocław i innych „obiecujących" prosimy o dotrzymanie słowa i przesłanie obiecanego materiału.

*

Kolega Kasprzyk z Zielonej Góry zapytuje w jaki sposób można przygotować SHL-125 do wyścigów.

Jeżeli chodzi o sam silnik, to zwiększenie jego mocy i ilości obrotów można uzyskać przez następujące zmiany:

1. skrócenie tłoka od dołu w celu szybszego odsłaniania okienka ssącego.

2. Rozszerzenie kanałów ssących i wydechowych i przepolerowanie ich.

3. Wypełnienie wewnętrznej części odbudowy silnika do maksimum, aby uzyskać większe ciśnienie mieszanki.

4. Wykonanie zmniejszonej komory sprężania, bądź to przez wyższe denko tłoka, bądź ten przez niższą głowicę.

5. Zmianę przelotu karburatora na większy.

Jeżeli chodzi o cały motocykl, to myślą główną przy przygotowaniu musi być: jak najlepszy stosunek wagi do ilości KM. A więc jak najmniejszy ciężar, a jak największa moc.

Odpowiedzi praktyka

Kolega Osipowicz z Koszalina zapytuje dlaczego tłoki oryginalne przy tolerancji 0,05 mm nie zacierają się, a tłok odlany ze starych tłoków przetopionych systemem „chałupniczym" „łapie" nawet przy dwukrotnie większej tolerancji.

Kolega Osipowicz z Koszalina zapytuje dlaczego tłoki oryginalne przy tolerancji 0,05 mm nie zacierają się, a tłok odlany ze starych tłoków przetopionych systemem „chałupniczym" „łapie" nawet przy dwukrotnie większej tolerancji.

Tłoki t. zw. oryginalne, czyli wykonane ze specjalnych stopów wraz z dodaniem t. zw. topików, stanowiących najczęściej tajemnicę danej wytwórni. Skład materiału nie jest co prawda wszystkim, dochodzi do tego obróbka termiczna (czyli cieplna). Tłoki są nagrzewane, studzone, zanurzane w pewnych roztworach. System „chałupniczy" nie stawia tych wszystkich możliwości do dyspozycji. Dlatego też należy się pogodzić z tym, iż odlanie nawet ze starych tłoków nowego, nie da dobrych rezultatów. Tłoki stare w momencie stopienia zmieniają swą strukturę materiałową i po odlaniu w formie rozszerzalność jest już inna, niż była przedtem. Jeżeli chodzi o obróbkę, to proszę zapamiętać, iż przeważnie tłok na dolnej krawędzi jest owalny i różnica wymiarów przekroju wynosi około 0,10 — 0,15 mm, poza tym tłok jest stożkowy i różnica średnicy mierzonej u góry tłoka (mniejszej) od średnicy na dole (większej) wynosi od 0,20 — 0,27. Tolenrancja mierzona na dolnej krawędzi tłoka przy średnicy od 60 — 70 mm winna wynosić 0,08 do 0,10 mm.

(Aż).

WALKA O LEPSZĄ JAKOŚĆ POLSKIEGO MOTOCYKLA

SPORT

Ogólne zainteresowanie polskim motocyklem SHL i Sokół przy równoczesnym zbliżaniu się sezonu sportowego, zmusiły nas do odwiedzenia Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych. Ogromny ten obiekt przemysłowy, produkujący jednocześnie maszyny rolnicze, szoferki samochodowe (Star-20) oraz motocykle SHL, tętni prawdziwie polskim tempem pracy. Nie ma tu nieczynnych obrabiarek i maszyn; wszystkie są na chodzie, a park maszynowy jest wciąż powiększany.

Interesuje nas tu jednak przede wszystkim dział motocyklowy. Zakłady Kieleckie produkują bowiem do SHL-ek wszystko oprócz silników. Te ostatnie wyrabiane są w fabryce „Fasil" koło Wrocławia i nadchodzą partiami do Kielc. Szybkość produkcji Zakładów Kieleckich jest duża. Świadczy o tym spora ilość motocykli SHL, oczekujących tylko na nadejście silników.

Podkreślić należy z uznaniem, że kierownictwo Zakładów Kieleckich do przyszłości krajowego motocykla podchodzi z sercem i zapałem. Utworzono więc specjalny dział doświadczalny, którego szefem został jeden z naszych czołowych motocyklistów i konstruktorów, Jerzy Jankowski. W dziale tym, prawdziwej skarbnicy nowych projektów i ulepszeń, wykonywane są prototypy SHL-ki, posiadające takie ulepszenia jak: widelec teleskopowy, resorowany tył, osie przetykowe, aluminiowe zbiorniki, nowe zawieszenie siodła, osłonę karterów itp. Owocem prawdziwej zegarmistrzowskiej pracy działu doświadczalnego są drobne na pozór, ale wiele znaczące poprawki i udogodnienia wprowadzane z wielkim powodzeniem w seryjnej produkcji. Również maszyny i narzędzia używane do produkcji SHL-ki ulegają częstym ulepszeniom, projektowanym przez kierownictwo lub poszczególnych pracowników zakładów. Ułatwia to znacznie procesy wytwórcze, zaoszczędza czas pracy oraz zwiększa wytrzymałość i jakość poszczególnych elementów motocykla. W tym celu wybudowano specjalną maszynę do próbowania wytrzymałości ram SHL-ki. Doświadczenia przeprowadzone z kilkoma odmianami wzmocnień dały w wyniku wytrzymałość ramy większą o dwa i pół raza od początkowej. Zastosowano też nowe metody wykonywania kierownic motocyklowych, bębnów hamulcowych i wielu innych elementów, które po złożeniu tworzą polski motocykl. Rezultatem tych prac są również fabryczne motocykle doświadczalne; szykowane już w zeszłym sezonie okazały się nadspodziewanie dobre i wytrzymałe.

Obecny sezon sportowy będzie znów okresem praktycznych doświadczeń działu eksperymentalnego. Stała ekipa fabryczna polskiej SHL-ki składająca się z jeźdźców wysokiej klasy i rutyny sportowej (Brun Stanisław, Jankowski i Kwieciński) zapewnia dobre „przepracowanie w terenie" nowych modeli. Ci trzej jeźdźcy będą mogli powiedzieć z dumą, iż praca ich, umiejętności i zdolności ulepszają i podnoszą wartość polskiego motocykla.

Dlatego należy oczekiwać, że w tej, tak ważnej sprawie dla produkcji i jakości maszyn 125-tek, Dyrekcja Przemysłu Motoryzacyjnego okaże pełne poparcie pracom działu doświadczalnego. Jednocześnie nie należało by zapominać o korzyściach płynących z raidów i wyścigów. Wiadomo bowiem, że motocykl dopiero w ciężkich próbach, jakimi są te imprezy, może wykazać swe zalety i wady, swe mocne i słabe punkty konstrukcji. Właśnie podczas zawodów, powstają nowe pomysły, nowe projekty ulepszeń i zmian.

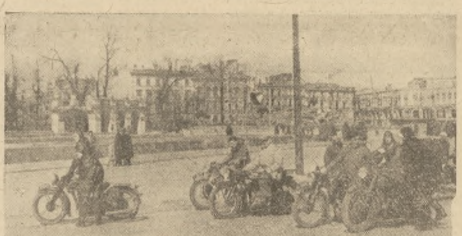
Wprowadzenie do produkcji seryjnej wypróbowanego w raidach pomysłu lub zmiany technicznej opłaci się na pewno lepiej niż wykonanie zmiany dopiero po spostrzeżeniu, że 300 lub 500 wypuszczonych motocykli ma jeden i ten sam błąd. Warto przytoczyć w związku z tym powiedzenie jednego z najlepszych radzieckich konstruktorów motocyklowych, inż. Fittermana: „ZSRR jest za biedny na to, aby mógł sobie pozwolić na nieinwestowanie dużych sum w działy eksperymentalne i próby raidowo-wyścigowe". Wiemy, że możliwości i potencjał produkcji ra-



Jeden z naszych najlepszych zawodników wyścigowych i raidowych Stanisław Brun został jeźdźcem fabrycznym polskiej SHL-ki.

dzieckiej przodują w świecie, a jednak stale, czy w zimie, czy w lecie, liczne zespoły fabryczne dokonują cennych prób na motocyklach wypuszczonych z serca zakładów produkcyjnych—z warsztatów doświadczalnych.

Nie wątpimy przeto, że stale rosnąca cyfra polskich motocykli na naszych drogach i stale zwiększająca się liczba zainteresowanych motocyklizmem oraz znaczenie gospodarcze i przemysłowe sprzętu motorowego, iść będzie w parze ze wzrastającym zrozumieniem i poparciem przez DPMot. działów doświadczalnych i ich pracy, zwłaszcza w zakładach produkujących SHL-ki i Sokoły.



Motocyklowy sezon sportowy rozpoczęty. Po złożeniu wieńców na Grobie Nieznanego Żołnierza, warszawskie kluby motorowe szykują się do defilady w dniu otwarcia sezonu.

DANE TECHNICZNE BSA-500

Wkrótce oczekujemy nadejścia pierwszej partii nowych motocykli sportowych i wyścigowych zakupionych przez Polski Związek Motocyklowy. Dla zapoznania czytelników z nowoczesnym sprzętem motorowym, podamy w kilku kolejnych artykułach, dane techniczne tych motocykli.

REDAKCJA.

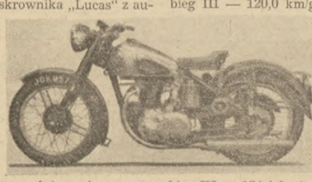
Silnik: 495 cm (62×82 mm) dwucylindrowy, górnozaworowy. Jeden wałek rozrządu, popychacze i dźwignie zaworowe całkowicie obudowane. Smarowanie pod ciśnieniem i rozbryzgiem. Sprężanie 1:6,8. Moc 26 KM.

Gaźnik: 2 gaźniki Amal, z regulacją powietrza manetką na prawej stronie kierownicy.

Skrzynia biegów: złączona na stałe z obudową silnika, poziomy lewarek nożny do zmiany biegów z prawej strony. Przełożenie I-13,2:1, II-9:1, III-6,2:1, IV-5,1:1. Sprzęgło pięciotarczowe z wkładkami Ferodo.

Przeniesienie napędu: łańcuchowe, przedni łańcuch podwójny 3/4 cala w kąpieli olejowej, tylni łańcuch 5/8× 3/4 smarowany kropelkowo ze zbiornika oleju.

Zapłon z iskrownika „Lucas" z au-



tomatycznym przyśpieszeniem.

Oświetlenie: z prądnicy „Lucas", lampa przednia średnicy 7 cali.

Pojemność zbiornika benzynowego: 12,5 litra.

Ogumienie: przód 3,25 × 19, tył 3,50 × 19. Koła wymienne, oś przetykana.

Hamulce: 7 cali × 1 i jedną ósmą cala.

Zawieszenie: przód na teleskopie BSA z hydraulicznym tłumieniem, tył na teleskopach ze sprężynami śrubowymi o skoku do 2 i pół cala.

OSIĄGNIĘCIA W JEŹDZIE.

Maksymalne szybkości:
bieg I — 59,2 km/godz.
bieg II — 91,2 km/godz.
bieg III — 120,0 km/godz.
bieg IV — 134,4 km/godz.

Szybkość na końcu 1/4 mili (400 m) ze startu stojącego — 123,4 km/godz.

Czas pokrycia 1/4 mili ze startu stojącego 17,2 sec.

Hamowanie z 48 km/godz. do zatrzymania — 9,76 m na nawierzchni suchej „macadam".

Najniższa dopuszczalna szybkość na 4 tym biegu 30,4 km/godz.

R.

Z życia PZM

SPORTOWCY MOTOROWI NA XXII MTP

W związku z otwarciem Międzynarodowych Targów Poznańskich, sztafeta motocyklowa RKS—Skra—Okęcie wyjechała w dniu 23 kwietnia z Warszawy. Motocykliści Okęcia, znani dobrze w całej Polsce ze swych wyczynów sportowych, tym razem zawieźli do Poznania adres symboliczny od KC ZZ.

Ubrani w jednakowe białe kombinezony, jadąc z proporcem RKS—Skra—Okęcie, zjednali na trasie Warszawa — Poznań nowe rzesze sympatyków sportu motorowego i miłośników turystyki motocyklowej. (R J.).

!

Uchwałą Stołecznej Rady Narodowej doroczny wyścig motocyklowy w Warszawie został przesunięty na 15 maja.

* * *

Kpt. sportowy PZM ustąpił ze swego stanowiska. Kol. Wł. Pantera - Boczoń, mając obecnie nawał zajęć służbowych, nie mógł się podjąć prowadzenia kapitanatu sportowego i złożył rezygnację. Zarząd z żalem przyjmując powyższe wiadomości wyraził podziękowanie oraz nadał mu dyplom uznania za wieloletnią pracę i zasługi na polu sportu motorowego. Funkcje kapitana sportowego obejmie prezes RKS — Skra — Okęcie. Tadeusz Szumowski (AZ).

* * *

W myśl zarządzeń GUKF w akcji oszczędnościowej bierze udział również sport motocyklowy. Zarządzenie wydane do poszczególnych klubów dotyczą oszczędności w obniżeniu kosztów administracyjnych, skasowania niepotrzebnych etatów, unikania częstych wyjazdów służbowych, rozmów międzymiastowych itp. Zalecono przy organizacji imprez sportowych jaknajszersze wykorzystanie współpracy czynnika społecznego w miejsce funkcjonariuszy płatnych.

* * *

PZM wzywa kluby i sekcje motocyklowe do jaknajliczniejszego udziału w pracach i akcjach organizowanych na ich terenach przez lokalne organizacje społeczne, polityczne i młodzieżowe.

* * *

Zarząd PZM przekazał dotychczas w imieniu sportu motorowego na Społeczny Fundusz Odbudowy Stolicy sumę 718.914 złotych

* * *

Plakietki Polskiego Związku Motocyklowego na motocykle są wykonane w wymiarach 50 × 70 mm i przedstawiają znaczek PZM w powiększeniu. Zamawiać je można w Zarządzie.

Wyścigi motocyklowe żużlowe w Grudziądzu

KLUB POMERDACZY DZIAŁA*)

W niedzielę, 24 kwietnia odbyły się wyścigi motocyklowe na stadionie miejskim, wobec tysięcznych widzów. Startowało 20 zawodników w 20 biegach. Oprócz zawodników grudziądzkiego klubu Drzewiarz-Olimpia, startowali najlepsi jeźdźcy polscy z Leszna, Warszawy i Łodzi, z grupy reprezentacyjnej motocyklistów polskich, przewidzianych w swoim czasie na mecz z Czechosłowacją.

W ogólnej punktacji zwyciężył: 1) Smoczyk (Leszno) 20 pkt., 2) Zenderowski (Warszawa — Okęcie) 15 pkt., 3) Szałkowski (Grudz.) 15 pkt., 4) Krakowiak (Łódź) 15 pkt. Najlepszy czas dnia na dystansie 4 okrążeń toru uzyskał Smoczyk 1:46,8 min., który jest w tej chwili nowym rekordem. (L. N.)

* Powstanie i działalność tego klubu żużlowców podamy w następnym numerze „ŻK".



Z życia A. P.

12 marca odbyło się Walne Zebranie członków Oddziału Warszawskiego Automobilklubu Polski.

Według przyjętego porządku dziennego udzielono absolutorium ustępującej części zarządu. Zebrani wyrazili gorące podziękowanie ustępującym, szczególnie wiceprezesowi Zabokrzeckiemu, za trud i osiągniecia w pracy. Dzięki staraniom oddziału warszawskiego wykonano zaprojektowane na ubiegły sezon imprezy sportowe, osiągnięto sprawną organizację wewnętrzną i założono własny lokal. Należy przypomnieć, że początki w 1946 r. były specjalnie ciężkie i Automobilklub bez żadnej pomocy z zewnątrz doszedł do dzisiejszego stanu rozwoju.

Po zatwierdzeniu nowego Zarządu, Walne Zebranie zaleciło mu w pierwszej fazie pracy, wyłonienie ze swego grona stałej komisji poświęconej „Sekcji młodych". Należy stwierdzić, że w minionym okresie działalność sekcji została zawieszona, ze względu na brak czasu ze strony kierownictwa. Fakt ten napiętnowali zebrani w pełnym zrozumieniu ważności przeszkalania młodzieży i zaznajomienia jej ze sprzętem i sportem motorowym.

Zebranie odbyło się przy 120 obecnych, na około 2.000 członków, co świadczy o bardzo słabym zainteresowaniu życiem klubowym.

Posiedzenie plenum nowoobranego zarządu odbędzie się w najbliższych dniach. Podamy wówczas skład ogólny prezydium i rozdział funkcji. **(S.)**



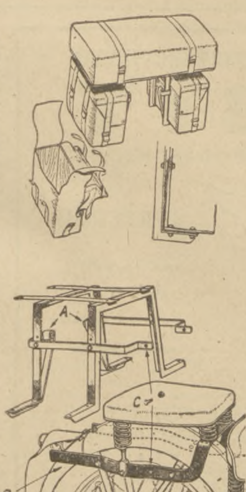
Najlepsi zawodnicy wojskowi otrzymali w roku ubiegłym I nagrodę w Międzynarodowym Rajdzie AP za najlepszy krajowy zespół samochodowy. Są to mjr. Sobel, mjr. Wasilewski i mjr. Słowiecki. Widzimy ich, jak „inkasują" zaszczytną nagrodę ufundowaną przez marszałka Sejmu Kowalskiego.

UMOCOWANIE BAGAŻU PODCZAS WYCIECZEK

Dotychczasowe obserwacje uczestników różnych wycieczek i „podróży w nieznane", utwierdziły nas w przekonaniu, iż nikt, a raczej prawie nikt, nie potrafił należycie rozwiązać kwestii umieszczenia bagażu na motocyklu. Trudności wypływały przeważnie z braku odpowiednich urządzeń na motorze do przymocowania ekwipunku. Dlatego też chcemy podzielić się z naszymi motocyklistami wypróbowanym sposobem rozmieszczenia ekwipunku wycieczkowego. Przyznać musimy, iż „rusztowanie" takie nie upiększa zbytnio motocykla, ale jest nadzwyczaj praktyczne i łatwe do założenia i zdemontowania. Dlatego ci, którzy projektują wycieczki w sezonie letnim, powinni rozpatrzyć wszechstronnie załączone rysunki i przystąpić do wykonania poszczególnych elementów.

Konstrukcję metalową samego umocowania „rusztowania" należy wykonać z mocnego i szerokiego płaskownika, który ma za zadanie wytrzymać ciężar pasażera wraz z siodełkiem i całego bagażu. „Rusztowanie" zaś winno być wykonane możliwie lekko z niegrubego ceownika. Należy zwrócić uwagę, aby uszy (oznaczone literą A) były odpowiednio rozstawione tak, żeby usunięcie ich na umocowanie (oznaczone literą B) nie napotykało na trudności. Całość utrzymywana na dwóch śrubach (ozn. C) i uszach (A) wymaga kilkunastu sekund na zamontowanie tak, iż zaraz po przyjeździe do celu podróży, motocykl bez „upiększeń" może poruszać się po okolicy. Jeżeli chodzi o wykonanie samych schowków na bagaż, to jako materiału, można użyć najgrubszego, wodoszczelnego brezentu stosowanego w samochodach ciężarowych jako przykrycie ładunku. Paski, w miarę możności finansowych, skórzane lub również brezentowe. Całość przedstawiona na rysunkach pozwala się zorientować o celowości i praktyczności tego racjonalnego rozwiązania problemu „bagażowego".

A. Ż.



Wyścigowcy startują

WALKA DĄBROWSKI — MIELOCH W GDYNI

Pierwszy wyścig motocyklowy tegorocznego sezonu odbył się w Gdyni w ostatnią niedzielę kwietnia. Impreza cieszyła się olbrzymim powodzeniem, skupiając na trasie prawie 100-tysięczne tłumy. W kategorii 125 ccm zwyciężył Brzózka, w kat. 250 ccm Wikaryjczyk, w kat. 350 Klassa, w kat. ponad 350 ccm Dąbrowski przed Mielochem.

Szczegółowe sprawozdanie z wyścigu zamieścimy w następnym numerze „ZK".

ZAWODY O CHARAKTERZE PW-MOTOROWEGO

Bardzo silny rozwój sportu motocyklowego, zarówno wśród społeczeństwa jak i w wojsku, winien posiadać odpowiedni kierunek, który by zapewnił nie tylko wyżycie się sportowe pojedynczych osób i bezsprzeczną korzyść w dostarczeniu krajowi pewnej ilości dobrych motocyklistów, lecz również przez umasowienie i odpowiednie zbliżenie do warunków wojennych przyczynił się do wyszkolenia kadr przyszłych żołnierzy-motocyklistów, a przez to do wzrostu obronności kraju.

Urządzanie zawodów o charakterze wojskowego przysposobienia motocyklowego nie przedstawia żadnych specjalnych trudności ani też nie obniża efektu.

Zawody takie winny się odbywać we wszystkich wojskowych klubach motocyklowych; o ich zorganizowaniu powinny też pomyśleć cywilne kluby motocyklowe.

Poniżej podaję schemat tego typu zawodów, przystosowany do potrzeb wojskowych i warunków terenowych.

Jako teren zawodów zostaje wybrany jeden lub kilka, a nawet kilkanaście wycinków terenu, zależnie od ilości zawodników; teren ten jest ograniczony ramami jednego kartonu mapy w skali 1 : 100 000. Zostaje on podzielony w sposób dowolny na kilka podłużnych wycinków, zaznaczonych liniami ciągłymi na kartonie mapy, którą otrzymuje zawodnik — patrol motocyklowy.

Patrol składa się w tych zawodach z trzech motocykli-solówek (dowódca patrolu i dwóch szperaczy) oraz dwóch motocykli z przyczepkami, w których to przyczepkach zajmują miejsca: rozjemca przy patrolu oraz obserwator — topograf patrolu.

Dla klubów o małej ilości członków skład patrolu w miarę możliwości lokalnych może być odpowiednio zmniejszony.

P r z y k ł a d

Dowódca, jeden szperacz, jeden motocykl z przyczepką, przy czym rozjemca w przyczepce, a obserwator - topograf na tylnym siodełku motocykla. Na tylnym siodełku szperacza może być ulokowany obserwator, zastępujący drugiego szperacza.

Patrol jest wyposażony w broń palną i ślepe naboje. Dowódca patrolu i rozjemca posiadają mapy z zaznaczonymi wycinkami terenu.

Jeżeli, jak na przykładzie, jest sześć wycinków terenu — udział bierze sześć patroli czerwonych i sześć patroli niebieskich. Patrole strony czerwonej mają numerację arabską (tarczki z numerami jak na zawodach sportowych), patrole zaś strony niebieskiej — dla odróżnienia — numerację rzymską.

Na każdym wycinku terenu z jednej i z drugiej strony tegoż wyruszają patrole na przeciw siebie (czerwoni przeciwko niebieskim). Patrole otrzymują następujące zadania: w określonym z góry czasie (spóźnienie daje punkty karne) mają przybyć w komplecie (strata maszyny w drodze — punkty karne) na przeciwległy skraj wycinka terenowego. Należy zaznaczyć, że wycinki terenu są uprzednio wylosowane przez dowódców poszczególnych patroli. Podczas marszu patrol musi się co najmniej dwa razy zatrzymać w miejscu z góry określonym (nieznanym przeciwnikowi i innym niż przeciwnik) i wykonać: jeden szkic sytuacyjny i jeden perspektywiczny.

Patrol może się poruszać po wszelkich drogach oraz w terenie; może się zatrzymywać dowolną ilość razy podczas przemarszu i może (w braku odpowiednich dróg) doraźnie zjechać na sąsiedni wycinek terenu prawy lub lewy, lecz musi przeprowadzać rozpoznanie wszystkich dróg i mostów, znajdujących się na jego wycinku terenowym. Patrol ma za zadanie przebyć swoją trasę w ten sposób, aby go nie zauważyły nieprzyjacielskie patrole, co jest karane punktami karnymi, a samemu prowadzić jak najwięcej obserwacji i w razie zauważenia innego patrolu (czerwonego lub niebieskiego) odnotować na mapie swoje miejsce, skąd obserwuje, oraz trasę, jaką podąża nieprzyjaciel lub patrol przyjazny, co jest punktowane dodatnio.

Dowódca patrolu, aby uniknąć zaskoczenia czy też choćby zauważenia przez nieprzyjaciela wysyła naprzód lub na boki szperaczy na solówkach.

Rzecz zrozumiała, że w terenie lesistym lub falistym może niejednokrotnie nastąpić niespodziewane spotkanie się szperaczy z patrolem nieprzyjaciela albo jednego patrolu z drugim. Rozpatrzmy dla przykładu kilka takich sytuacyj.

S y t u a c j a I

Obydwa patrole niespodziewanie najeżdżają na siebie. Rozjemcy zatrzymują patrole i polecają każdemu z dowódców wycofać swój patrol do tyłu na odległość co najmniej 1 — 2 km od miejsca spotkania.

S y t u a c j a II

Szperacze patrolu czerwonego natykają się w lesie na patrol niebieski na postoju. Dowódca patrolu niebieskiego nakazuje ostrzelać szperaczy nieprzyjaciela. Patrol czerwony otrzymuje punkty karne.

S y t u a c j a III

Szperacze patrolu czerwonych zauważyli patrol niebieskich na postoju. Sami nieostrzelani, a więc niewidoczni dla patrolu niebieskich dają znać dowódcy swego patrolu (jeden szperacz daje znać, drugi zaś utrzymuje łączność wzrokową z patrolem nieprzyjaciela). Dowódca patrolu niebieskich stara się tak podsunąć do patrolu nieprzyjaciela, aby rozjemca i obserwator-topograf mogli ustalić i oznaczyć na mapie miejsce postoju patrolu niebieskich. Jeżeli patrol jest niewidoczny (ukryty), wysyła szperaczy, aby patrol dał strzałami znać o sobie. W tym wypadku punkty karne za dopuszczenie do ostrzelania szperaczy są mniejsze od punktów dodatnich za wykrycie miejsca postoju patrolu nieprzyjaciela.

S y t u a c j a IV

Patrol czerwonych jest na postoju w ukryciu. Szperacze patrolu niebieskich nie zauważyli patrolu i główne siły patrolu niebieskich przechodzą w polu widzenia i obstrzału patrolu czerwonych. Patrol czerwonych ostrzeliwuje patrol nieprzyjaciela, który otrzymuje wysokie punkty karne (patrol czerwonych mógł uprzednio nie ostrzelać przejeżdżających szperaczy patrolu niebieskich).

S y t u a c j a V

Szperacze patrolu czerwonych zaobserwowali patrol na postoju (którego przynależności nie mogli ustalić) w miejscu dominującym nad okolicą i pozwalającym na daleką obserwację. Dowódca patrolu czerwonych przeprowadza swój patrol na wycinek (pas) sąsiedni i obchodzi patrol z boku, starając się ustalić, co to za patrol.

Szperacze jednego z patroli natknęli się na szperaczy drugiego patrolu. Zawracają do swoich dowódców i meldują o spotkaniu. Punktów karnych nikt nie otrzymuje.

Podobnych i innych sytuacji może być bardzo wiele. Praktyka i wnioski z zawodów ustalą właściwe, regulaminowe rozwiązania zasadniczych sytuacji (spotkań), pozostawiając dowódcom patroli dużą swobodę decyzji.

Dla urozmaicenia i przedłużenia zawodów mety można potraktować jako półmetki i skierować patrole w stronę powrotną sąsiednimi wycinkami terenu. Można również, dla wytworzenia bardziej ciekawych sytuacji, wysłać nie po jednym patrolu na danym wycinku terenu, a po kilka startujących co 1/2 godziny, wycinek (pas) zaś terenu dać znacznie szerszy.

Przy ustalaniu punktacji ujemnej (karnej) i dodatniej należy jednak tak ustalić ilość punktów, aby zawodnicy - patrole byli zmuszeni do przeprowadzania obserwacji i starali się spotkać z nieprzyjacielem, a nie tylko go unikać.

Jest rzeczą wskazaną i racjonalną, aby do organizacji tych zawodów na wielką skalę podchodzić bardzo ostrożnie i stopniowo stwarzać coraz to cięższe warunki, gdyż w wypadku przeciwnym może dojść do nieporozumień, protestów, zażaleń itp. i można wywołać niechęć do dalszego organizowania zawodów tego rodzaju.

Do wzbudzenia większego zainteresowania należy dobierać patrole różnych klubów (jeden klub czerwoni, drugi — niebiescy). Punktacje patroli zsumowane razem będą decydowały o przegranej lub wygranej strony (klubu).

Należy dodać, że dowódcy patroli mogą zasięgnąć języka u miejscowej ludności bez żadnych zastrzeżeń; patrole mogą również korzystać z wszelkiej pomocy obcej, ale tylko lokalnej.

Zawody tego rodzaju dadzą duże korzyści, ponieważ: zmuszą motocyklistów do szkolenia się w jeździe terenowej, do szkolenia w posługiwaniu się mapą wojskową, do osiągnięcia umiejętności w doskonałym czytaniu mapy, do zrozumienia istotnych zadań wojskowego motocyklisty, do szkolenia się w obserwacji i umiejętności szybkiego przeprowadzania rozpoznania dróg, do nauczenia się wykonywania szkiców wszelkiego rodzaju, wreszcie do wyrobienia umiejętności w dowodzeniu małym oddziałem.

SPORTOWCY DO KĄTA!

Ograniczenia w sprzedaży benzyny rozciągnięto w Szwecji również i na sportowców motorowych. Część imprez zarówno motocyklowych jak i samochodowych została zabroniona. Zupełnie zrozumiałe. Gdzie kuso, tam się rwie... sportowcom.

×

...Jadąc PO ŚWIECIE

MAGICZNY STEMPEL

Belgia, dzięki „siłom wyższym" (czytaj: plan M.), faworyzuje na sywm rynku amerykański przemysł samochodowy. 21% pojazdów mechanicznych w Belgii jest sprowadzanych z USA. Natomiast Francja dostarcza już tylko 14% samochodów. No, cóż, koszula bliższa ciału. Zwłaszcza koszula ze stemplem „Made in USA".

I OBUDZIŁ SIĘ...



Sympatyk sportu motorowego, który właśnie czytał o zaletach maszyn ciężkich pojemności 1000 ccm.

JESZCZE JEDNEGO MNIEJ

Angielska fabryka samochodów Lagonda zaprzestała produkcji modelu 2.5 l. ze względu na brak odpowiedniej ilości surowców. Wiadomo. Z próżnego nawet John Bull nie naleje.

Ogólnodostępna SKRZYNKA POMYSŁÓW*)

ODWRACANE SIEDZENIA ZAMIAST WYCIERACZEK

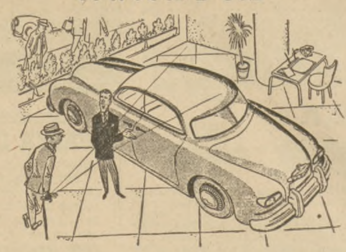
W nowych ultra-super nowoczesnych amerykańskich samochodach wycieraczki nie są potrzebne. Zastąpić je można z powodzeniem przekręcanym siedzeniem kierowcy. Np. w wypadku silnej śnieżycy kierowca odwraca siedzenie i włącza tylny bieg. Po zawróceniu samochodem jedzie dalej w tym samym kierunku. Ma jednak już wtedy przed sobą czyste, „świeże" szyby. Manewr ten powtarza kilkakrotnie w czasie trwania śnieżycy.

DODATKOWE CHŁODZENIE.

Zainstalować wiatrak (wentylator) na wysokości 5 cm nad głową kierowcy. Wiatrak byłby napędzany linką od szybkościomierza. Przy dużych szybkościach wiatrak silniej pracuje i chłodzi gorącą głowę kierowcy.

***) Redakcja prosi o nadsyłanie dalszych wynalazków. Patenty nie obowiązują. Uwaga! Za każdy wydrukowany wynalazek płacimy gotówką zł. 500.**

NOWOŚCI z USA



Owszem. Sprzedać możemy, ale nie otrzymaliśmy jeszcze wiadomości z fabryki gdzie przód a gdzie tył samochodu.

WYSZŁO SZYDŁO Z WORKA

Samochody amerykańskie, jak wykazały zestawienia Dep. Handlu USA, są w roku bieżącym droższe od zeszłorocznych przeciętnie o 100 do 200 dolarów na sztuce. Zastanawiające! Od kiedy ceny artykułów wzrastają ze... wzrostem produkcji?

PIĄTE — NIE KRADNIJ!
„Handlowcy" z USA, unikajcie plagiatów!

Rozpoczął się stały import czechosłowackich samochodów osobowych Tatra 87 do USA. W związku z tym oczekujemy przemianowania tych wozów na... General Motor-Tatra. (patrz „ZK" Nr 6)

PEŁNOLETNI KOLEGA

W kwietniu mija 26 lat istnienia znanego rosyjskiego miesięcznika motoryzacyjnego „Awtomobil", wychodzącego w Moskwie. Naszemu pełnoletniemu koledze składamy życzenia dalszego pomyślnego rozwoju.

„ZA KIEROWNICĄ"
WYDAWNICTWO M O N
„PRASA WOJSKOWA"
REDAKTOR NACZELNY
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt.
ADRES REDAKCJI
WARSZAWA
UL. FILTROWA 2/4, POK. 418
TEL. 89400, WEWN. 172
ADMINISTRACJA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 55
DRUK Z. G. P. W. NR. 1
B-75460 Nr zam. 736.